

NEPTUNUS

info marine



tweemaandelijks maritiem
revue maritime bimestrielle

30^e jaar - 30^e anniversaire - n° 202



LAC LOPPEM

E5 afrit 7bis richting Torhout
E5 sortie 7bis direction Torhout

Tel. 050 / 82.22.64
050 / 82.42.62



CAFE RESTAURANT

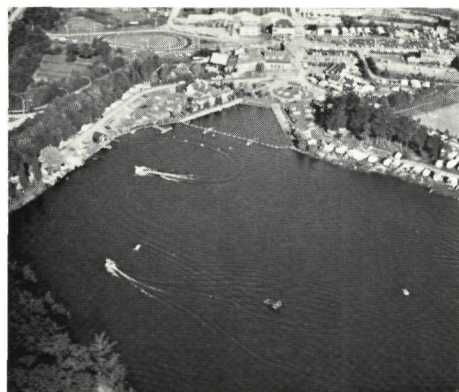
Sluitingsdag : woensdag
Juli en augustus : doorlopend open
Jour de fermeture : mercredi
Juillet et août : ouvert tous les jours

CAMPING

Open van 01.01 tot 31.12
Ouvert du 01.01 jusqu'au 31.12

Ideaal ontspanningsoord!
Lieu de détente sans pareil!

ANDRE JONCKHEERE-MORTIER



Chalets te huur — Te koop gans het jaar in de ardennen
Chalets à vendre — A louer toute l'année dans les ardennes

PIERRE MASSCHELEIN — TEL. 050 / 82.22.64



NEPTUNUS

info marine

Maart 1984
Mars 1984

LID
fppb
MEMBRE

30e jaargang nr 6
30e année no 6

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

inhoud sommaire



l'occupation belge à gravelines en 1914-1918 par j. verleyen	2
neptunus business - tewaterlating bij n.v. boelwerf door e. van haverbeke	7
le drame du scharnhorst par j.m. de decker	11
de zee en de kunst - hendrik schaevels door norbert hostyn	17
eugène sadoine, officier de la marine royale par le lt. colonel hre(r) paul eygenraam	21
marines militaires étrangères par le cpf(r) h. rogie	23
maritieme panorama door h. rogie	27
vague... à l'âme par(s) saint bernard du spuikom	29
woorden uit de zeemanskist - steken en knopen door oppermeester j.b. dreesen	31
postzegelnieuws - de venetiaanse vloot door eerste meester chef a. jacobs	34
bibliografie	37
kent u ze nog ? les connaissez-vous encore ? door oppermeester j.b. dreesen	39

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou 001-0263740-73 Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
300 F gewoon - normal 500 F steun - soutien 750 F ere - honneur
Raad van beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter : J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter : R. Van Ransbeek
Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys
Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise
Beheerders - Administrateurs :
E. De Griek, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, A. Schram, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese.

L'occupation belge à GRAVELINES en 1914 / 1918

Par J. VERLEYEN

En clôturant la longue série d'articles consacrés à l'histoire de la Ville de Gravelines, j'ai promis de publier encore l'un ou l'autre article hors série sur cette ville.

Le présent article est consacré à l'occupation belge à Gravelines en 1914/1918. Gravelines fut occupée en 1870/1871 par les Prussiens et en 1940/1945 par les Allemands. En 1914/1918, la ville fut occupée par l'Armée Belge.

Des souvenirs de cette présence belge sont conservés au service iconographique du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire. L'aimable conservateur de cette section, Monsieur J. LORETTE, qui mérite tous les remerciements pour son aide précieuse, a bien voulu mettre à ma disposition la collection de photos relatives à la ville de Gravelines. Certaines photos de cette collection ont déjà été publiées pour illustrer certains articles sur le passé de la ville. Il en restait encore un certain nombre à publier dans un article spécialement consacré à la présence belge à Gravelines en 1914/1918.

Comment cette collection de photos fut-elle constituée ? Après l'Armistice de 1918, un appel fut adressé aux anciens

combattants qui avaient fait des photos durant la guerre 14/18. Ils étaient nombreux, beaucoup plus nombreux qu'en 40/45. En effet, dans la dernière guerre, il était très souvent interdit de posséder un appareil photographique et, si l'on pouvait en posséder un, il était très difficile de se procurer un film. De là vient que les photos prises sur le vif au cours de la dernière guerre et principalement dans la marine de guerre, la marine marchande ou la pêche sont très rares.

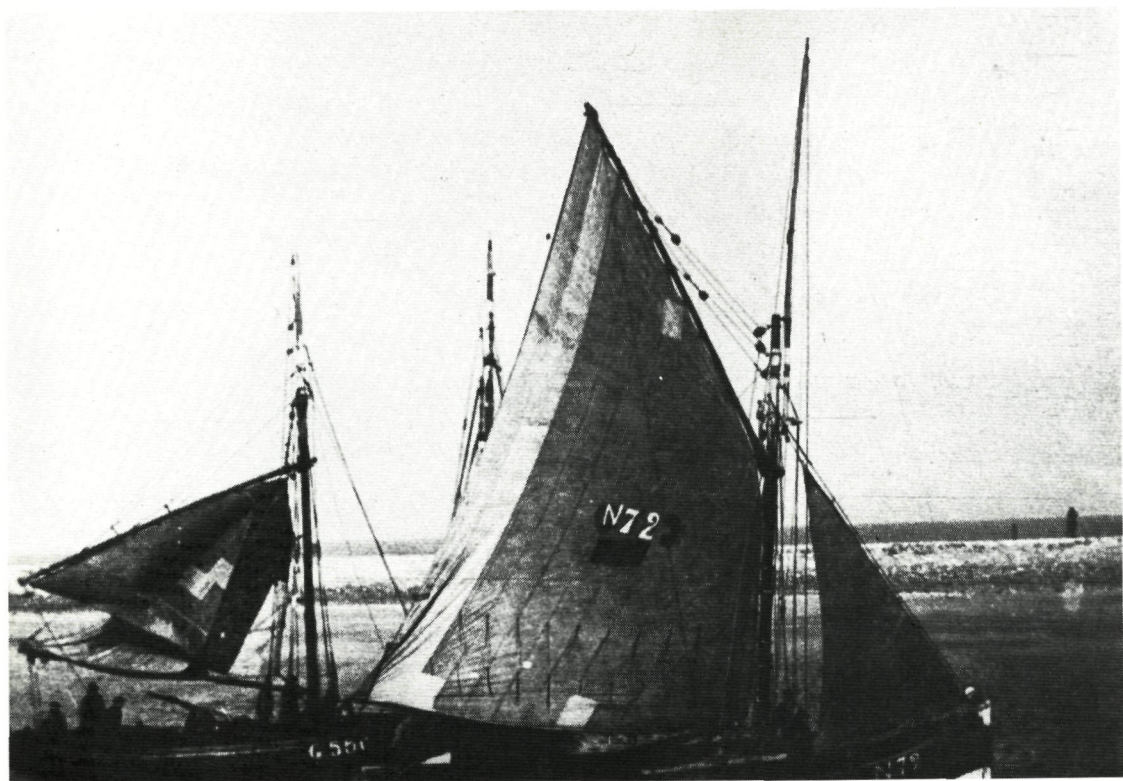


Il n'en fut pas de même en 14/18. De ce temps là, il fallait encore utiliser des plaques et non des films. Un nombre formidable de photos prises par des militaires belges fut rassemblé et pieusement conservé à la section iconographique. Les photos ont été classées par unités ou lieux. Il existe un album consacré à Gravelines. Il aura été reproduit complètement.

Je n'ai pas estimé nécessaire de joindre une légende aux clichés. Ils sont suffisamment expressifs par eux-mêmes. L'un ou l'autre mérite une explication complémentaire.

Le cliché qui a obtenu le plus de succès est celui qui représente la place de Gravelines traversée par un peloton ou un escadron de Lanciers belges qui portent la nouvelle tenue de campagne.





Au moment où la série des articles relatifs à l'histoire de la ville était en préparation, j'ai eu l'honneur d'être reçu à la Mairie de Gravelines par Monsieur le Député Albert DENVERS, Président du Conseil Général du Nord (qui correspond à notre Conseil Provincial), Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque (qui correspond à une agglomération chez nous) et Maire de Gravelines. Il était entouré de tous ses collaborateurs (notamment Patrick ODDONE dont il sera question plus loin). J'ai exposé mes plans pour la rédaction de l'histoire de Gravelines et j'ai montré tous les documents iconographiques réunis. Lorsque le Maire eut cette photo en mains, il s'est écrié : « Voilà une preuve que nous recherchons depuis longtemps et il faut qu'elle vienne de Bruxelles ! ».

En effet, la photo prouve qu'il existait sur la place une pompe publique disparue depuis longtemps. Le Maire s'est dévoué pour restaurer et rénover Gravelines. Or, au sujet de cette pompe publique, la commune était divisée en deux camps. Les vieux assuraient qu'il y avait une pompe publique. Les jeunes n'avaient jamais vu cela ! Le cliché en question a été reproduit dans le magistral ouvrage édité en 1981 aux Editions Westhoek à Duinkerque par Georges DUPAS de Bourbourg, Membre de la Commission Historique du Nord, et Patrick ODDONE, Docteur en Histoire. Cet ouvrage s'intitule « Gravelines, Porte de Flandre ». L'ouvrage contient encore plusieurs clichés que j'ai eu le plaisir de fournir.

Un autre cliché qui mérite une explication complémentaire est celui qui représente une chaloupe de pêche belge, le N.72, sortant du port en compagnie d'une barque de Gravelines.

Dans l'article publié tout dernièrement au sujet de Pierre STROBBE, pêcheur de Blankenberge et matelot au Dépôt des Equipages, j'ai signalé que Albert CHATELLE, dans son ouvrage intitulé : « L'effort belge en France pendant la guerre 14/18 », a signalé que trois barques de pêche belges eurent l'autorisation de pratiquer la pêche au départ du port de Gravelines. Il y avait, de ce temps là, beaucoup de petites

barques de pêche françaises à Calais, Gravelines et Dunkerque. Le Pas-de-Calais était une zone de guerre navale et la Marine Nationale ne voulait pas autoriser un grand nombre de petites barques de pêche belges venues de Blankenberge, d'Ostende et de Nieuport à pratiquer la pêche dans ces eaux. Nos pêcheurs auraient dû se retirer plus loin au delà de Brest, jusqu'à Bayonne. Ils ont hésité parce qu'ils ne connaissaient pas ces eaux éloignées et, du coup, beaucoup de barques belges passèrent la guerre dans un bassin de l'arrière-port de Calais.

J'ai parlé longement avec des témoins de la présence belge à Gravelines en 14/18. Maurice TORRIS, décédé depuis des années, fut décoré de la Croix de Guerre Belge pour services rendus à l'Armée Belge. C'était un ancien armateur à la pêche « à l'Islande » et un brasseur. Monsieur FURSY-VERDOY, ancien armateur à la pêche en Islande, m'a déclaré : « J'ai fourni deux goélettes qui ne pouvaient plus faire voile vers l'Islande aux « Annexes Flottantes » de l'Armée belge. Dans le port de Gravelines il y avait toujours beaucoup de péniches belges en transit. Il s'agissait de péniches du Corps des Transports par Eaux Intérieures qui assuraient le trafic de Calais au Canal de Furnes et même de Lo ». Monsieur Jean DAMS, Président des « Amis du Vieux Dunkerque », m'a montré la grande scierie de son père qui fut réquisitionnée par l'Armée Belge durant la Guerre 14/18. Une française, épouse d'un militaire belge et décédée tout dernièrement (il s'agit de Madame Marie GUINET, veuve MICHIELS) m'a dit : « Il y avait à Gravelines beaucoup de services de l'arrière et deux hôpitaux militaires belges. Il y avait aussi des Lanciers qui ne pouvaient être utilisés dans les tranchées de l'Yser. Un jour, ils sont partis pour l'offensive libératrice. Ces hommes étaient souvent logés chez l'habitant ». De là vient cette chanson qui eut du succès : « Quand on revient en permission, on trouve toujours un petit Belge à la maison ».

La prochaine fois, nous irons saluer les tombes des militaires belges au cimetière militaire de Gravelines. C'est une présence belge qui existe toujours.



**MUSEUM VOOR SCHONE KUNSTEN
FEEST- & CULTUURPALEIS
WAPENPLEIN, OOSTENDE**

SCHILDERS VAN DE ZEE

**De Belgische marineschilderkunst
1780-1914**

10 maart - 11 juni 1984

**elke dag 10-12, 14-17 u.
gesloten op dinsdag**

**MUSEE DES BEAUX-ARTS
PALAIS DES FETES
WAPENPLEIN, OSTENDE**

PEINTRES DE LA MER

**La peinture maritime belge
de 1780 à 1914**

10 mars - 11 juin 1984

**chaque jour 10-12, 14-17 h.
fermé le mardi**



VEMUREL

DE GOEDE KEUZE !

Steeds meer gezinnen sluiten aan bij het V.E.M.U.R.E.L.

Zij weten waarom :

De prijs die wij voor onze gezondheid moeten betalen, blijft alsmaar stijgen.

Een paar weken ziekenhuisverpleging kunnen tienduizenden franken kosten.

Het is dan ook van het grootste belang zich maximaal te beveiligen tegen alle ziekterisico's.

Het V.E.M.U.R.E.L. biedt aan haar aangeslotenen 2 bijzonder aantrekkelijke bijverzekeringen :

- de **VRIJE AANVULLENDE VERZEKERING** die voor een zeer geringe *gezinsbijdrage* een indrukwekkende waaier van tussenkomsten voorziet ;
- het **ZIEKENFONDS VOOR HOSPITALISATIEKOSTEN** dat een nooit gezien sukses kent... en met reden !

Weergaloze voordelen :

- dekking van de opleg voor hospitalisatie tot **1.000 F. per dag** ;
- operaties en verlossingen : terugbetaling van de opleg inzake erelonen tot **150 % van de Z.I.V.-tegemoetkoming** !
- volledige terugbetaling van alle geneesmiddelen, enz...

Bescheiden bijdrage, **VOLLEDIG AFTREKBAAR** van uw belastbaar inkomen.

Wil u er meer over weten ? Vraag vandaag nog vrijblijvende inlichtingen aan :

V.E.M.U.R.E.L. - Sectie A2/NL

Papedelle 87 - 1160 BRUSSEL - Tel. 02 / 673 41 78 - 660 00 05

Een honderdtal afgevaardigden over gans het land verspreid, staan voortdurend te uwer beschikking.

U kan ook terecht bij een van onze talrijke bijkantoren.



FEMADA

LE BON CHOIX !

De plus en plus de familles s'affilient à la F.E.M.A.D.A.

Elle savent pourquoi :

Le prix que nous devons payer pour notre santé augmente sans cesse.

Quinze jours d'hospitalisation peuvent coûter des dizaines de milliers de francs. Il importe donc de se prémunir au maximum contre les risques de la maladie.

La F.E.M.A.D.A. offre à ses affiliés 2 assurances particulièrement intéressantes :

- l'**ASSURANCE LIBRE COMPLEMENTAIRE** qui vous procure un large éventail d'avantages complémentaires pour une **cotisation familiale** très modique ;
- la **MUTUELLE ENTRAIDE HOSPITALISATION**. Un succès sans précédent... et pour cause !

Avantages incomparables :

- couverture des suppléments pour frais d'hospitalisation jusqu'à **1.000 F. par jour** ;
- opérations chirurgicales et accouchements : remboursement des suppléments d'honoraires jusqu'à concurrence de **150 % de l'intervention A.M.I.**
- remboursement intégral de tous les médicaments, etc...

Cotisations modiques, **ENTIEREMENT DEDUCTIBLES** de vos revenus imposables.

Vous désirez en savoir plus ? Prenez contact sans tarder avec la

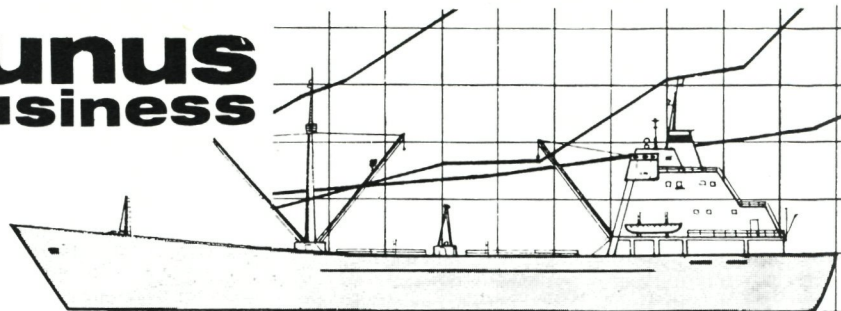
F.E.M.A.D.A. - Section A2/NM

Avenue du Paepedelle 87 - 1160 BRUXELLES - Tél. 02 / 673 41 78 - 660 00 05

Une centaine de délégués répartis sur tout le pays sont constamment à votre disposition.

Vous pouvez aussi vous adresser à un de nos nombreux bureaux locaux.

Door E. Van Haverbeke



Tewaterlating bij N.V. Boelwerf

M/S « CORNELIS VEROLME » REEFER / CONTAINER / BULK CARRIER

REDERIJ : ABC CONTAINERLINE N.V.
THUISHAVEN : ANTWERPEN
VLAG : BELGISCHE
TEWATERLATING : 10 AUGUSTUS 1983
AFLEVERING : 23 DECEMBER 1983
METER : MEVROUW ANNA CORNELIA VEROLME-
WEEGINK

1. Klassifikatie

- Lloyd's Register of Shipping
- Belgische Zeevaartsinspectie
- International Convention on Load Lines 1966
- SOLAS 1974, inbegrepen graanlading

- Panama Canal Navigation Rules including admeasure-
ment
- Suez Canal Navigation Rules, including admeasurement
- International Telecommunication Convention 1975
- Oil Pollution Convention, latest one in force
- Safety and Health Regulations for longshoring (U.S. De-
partment of Labor 1961)
- U.S.C.G. Regulations for F.O. bunkering / transfer and
sewage
- Recommendations of Waterside Workers Federation of
Australia for Safer Hold Ladders and working spaces

2. Hoofdafmetingen

- | | |
|----------------------------|-----------|
| — Lengte over alles | 209,08 m. |
| — Lengte tussen loodlijnen | 200,00 m. |
| — Breedte op spanten | 30,40 m. |



3. Laadkapaciteit

- CONTAINERS: 1800 TEUS totale capaciteit waarvan:
610 TEUS reefer en/of droge lading containers
1190 TEUS uitsluitend droge lading containers.
- BULKLADING: 40.000 ton
- BRANDSTOF: HFO 3.015 m³
MFO 1.190 m³
DO 169 m³
- SMEEROLIE: 310 m³
- ZOETWATER: 321 m³
- WATERBALLAST: 17.447 m³

4. Beknopte beschrijving

Het schip is een enkelschroef container-bulkcarrier, aangedreven door een traaglopende dieselmotor. Het kan worden ingezet voor het vervoer van alle mogelijke droge goederen: erts, kolen, graan en voor het vervoer van 20' / 40' dry containers en van 20' koelcontainers.

Het schip is van het enkeldek-type met bakdek; het heeft een bulb boeg.

De verblijven en machinekamer bevinden zich achteraan.

Het cargo kompartiment is onderverdeeld in 9 ruimten, waarvan er drie voorzien zijn van cellen enkel voor reefer containers, en waarvan er vijf voorzien zijn voor bulkklading of dry containers. Een ruim werd alleen voor bulkklading voorzien. Ruim nr. 5 kan worden gebruikt als dieptank.

De ruimten worden aan Sb en Bb omringd door waterballasttanks. Een dubbele bodem strekt zich uit onder het laadgedeelte en de machinekamer. Centraal in de dubbele bodem, en over de ganse lengte ervan, bevindt zich een pijptunnel voor ballastpijpen en onder hoofddek Sb en Bb een tunnel voor elektrische kabels en pijpen van dekdiensden.

Elke luikopening wordt afgedekt door twee waterdichte luikpanelen. Deze zijn in dwarsscheepse richting wegrolbaar; het Bb-paneel wordt op het Sb-paneel gelegd volgens het Piggy-back systeem.

De verblijven zijn voorzien voor 30 bemanningsleden die logeren in individuele lucht-geconditioneerde kabinen.

De controles en bedieningen van de machinekamer gebeuren vanuit een geluiddichte kamer voorzien van airconditioning.

De romp is geschilderd met een zelf-polierende anti-fouling verf.

5. Voortstuwingsinstallatie

Een 7-cylinder Cockerill-Sulzer dieselmotor, type 7RND76M, tweetakt, enkelwerkend, opgeladen, direct omkeerbaar en geschikt voor zware, middelzware en lichte olie, drijft een Nikkel-Aluminium-Bronzen 5-bladige schroef met een diameter van 6,1 m aan. Het maximum continuvermogen bedraagt 12.355 kW bij 122 t/min. Uit economische overwegingen werd het vermogen herleid tot 90 % M.C.R.

of 11.120 kW bij 108 t/min.

Proefvaartsnelheid: 18,5 knopen

Aktieradius: ± 15.000 mijl

6. Boordcentrale

Zes 6-cylinder Daihatsu dieselmotoren, type 6DS-26A, 4-takt, enkelwerkend en opgeladen; continuvermogen 1320 pk bij 720 t/min. Elke diesel is rechtstreeks gekoppeld aan een Taiyo Alternator, 3-fasig, 1200 KVA, 900 kW, 440 V, 60 Hz.

7. Ballastsysteem

— Twee elektrisch gedreven ballastpompen, elk met een capaciteit van 900 m³/h bij 2,5 bar.

8. Zoetwater cargo koelingsysteem (reefer containers)

- Drie elektrisch gedreven zoetwater circulatiepompen type Iron - 290 m³/h - 4,5 bar.
- Twee plaatkoelers Alfa-Laval
- Drie elektrisch gedreven zeewaterpompen type Iron - 800 m³/h - 1,5 bar.

9. Stoomketels

- Een oliegestookte hoofdketel Wanson, 2500 kg/h - 7 bar en geschikt voor werking op HFO van 3500 SR1.
- Een uitlaatgassenketel, 2500 kg/h - 7 bar, voorzien van stoomdrum.

10. Dekwerktuigen

- Elektro-hydraulische rotary van stuurmachine.
- Op het voorschip bevinden zich twee hydraulische ankerlienen, elk gekombineerd met een 16 t automatische meerliet.
- Vier automatische meerlienen van 16 t, elk met een enkele trommel.
- Een Monorail achteraan van 5 t voor het behandelen van provisie en machine-onderdelen.

11. Nautische uitrusting

De modernste navigatie-apparatuur is voorzien zoals: 2 radars, gyro-kompas, automatische stuurinrichting, RDF, VHF radio zend- en ontvanginstallatie 1500 W, dieptemeter, snelheidslog, Decca & satelliet navigatie-instrumenten, weerkartaar ontvanger, een satelliet communicatiesysteem met telexverbinding.

12. Elektrische installatie & automatisatie

De elektrische installatie en automatisatie werd verzorgd door E.N.I.; de afstandsbediening van de hoofdmotor van op de brug werd geleverd door Sulzer.

Het schip is volledig geautomatiseerd waardoor de machinekamer voor 16 uur per dag onbemand kan blijven; alarmen aangesloten op de kommandobrug melden elke onnauwkeurigheid.

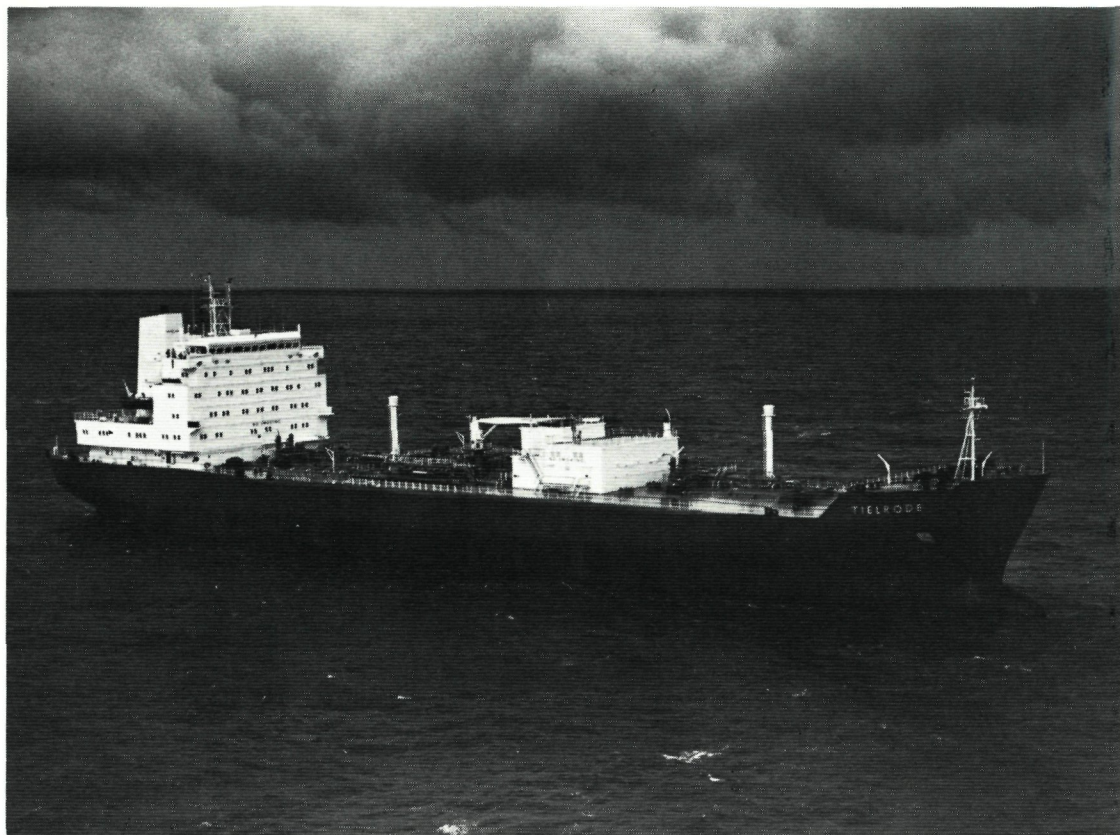


MS « TIELRODE »

LPG CARRIER VAN 25.000 M³

Thuishaven : Antwerpen
Vlag : Belgische
Tewaterlating : 29/07/83
Meter : Mevr. W. De Clercq

Rederij : Exmar n.v.
Technisch beheer : CMB
Commercieel beheer : Exmar



1. Hoofdafmetingen

Lengte over alles	155,4 m
Lengte tussen loodlijnen	147,0 m
Gemalde breedte	26,5 m
Gemalde holte	16,2 m
Ontwerpdiepgang tot onderkant kiel	9,1 m
Constructiediepgang tot onderkant kiel	11,7 m
Draagvermogen op ontwerpdiepgang in zeewater met s.g. 1,025	ong. 17642 tons
Draagvermogen op constructiediepgang in zeewater met s.g. 1,025	ong. 26860 tons
Bemanning	36 personen

2. Klassifikatiemaatschappij en andere organismen

- Lloyd's Register of Shipping + 100 A1 « liquified gas carrier propane, butane, propylene, butadiene, butylene, anhydrous ammonia and vinyl chloride monomer in independent tanks suitable for s.g. 0,972, maximum vapour pressure 235 m bar at sea, 450 m bar in harbour, minimum temperature -50°C « Pt. HTS » (partly high tensile steel) + LMC, UMS.
- Belgische Zeevaartinspectie
- IMO reglementen als type 2G schip
- Certificaten voor Panama en Suez
- Certificaten van U.S. Coast Guards, Japanse en Italiaanse Autoriteiten voor vreemde schepen.

3. Inhoud

Cargo 100 % bij 20°C	ong. 25.200 m ³
Waterballast	ong. 9.800 m ³
Zware brandstof van 6000 sec Redw. I	ong. 2.250 m ³
Dieselolie	ong. 430 m ³
Zoet water	ong. 310 m ³

4. Voortstuwingsinstallatie

De hoofdmotor is een SULZER type 6 RLB 66. Het is een tweekt enkelwerkende motor turbo opgeladen. Het vermogen bedraagt 8713 kW bij 135 tpm. De motor verbruikt zware brandstof van 6000 sec Redw. I bij 38°C en wordt afstandsbediend vanop de brug. De schroef is rechtstreeks gekoppeld aan de hoofdmotor. De schroef is uit CuNiAl Brons en heeft 4 bladen. Zij heeft een diameter van 5,4 m en weegt ongeveer 11 ton.

5. Snelheid

Het schip kan een snelheid halen van 16,4 knopen met een vermogen op de schroef van 7687 kW bij 8,9 m diepgang en met een zuivere romp, bij kalm en diep water en wind niet sterker dan 2 Beaufort.

6. Boordcentrale en elektrische installatie

- 4 dieselalternatorgroepen van 600 kW elk verzorgen de stroomvoeding in de haven, bij het manoeuvreren en op zee. De motoren zijn van het merk ABC type 6D X C.
- Een nooddieselaggregaat van 160 kW start automatisch bij het uitvallen van de normale elektriciteitsvoorziening en voedt de vitale delen van het schip.
- De elektrische installatie en de automatisatie van de machinekamer werden uitgevoerd door B.B.C.

7. Dekwerktuigen

- Een vier-cilinder stuurmachine in overeenstemming met de laatste IMO-reglementen voor tankers.
- 4 hydraulische meerlieren van 10 ton.
- 2 hydraulische gecombineerde anker-meerlieren van 15 ton.

- 1 hydraulische kraan van 3 ton voor verhandeling car-goslangen.
- 1 hydraulische kraan van 4 ton voor verhandeling provi-and.

8. Cargo gedeelte

- Het schip is onderverdeeld in 3 ruimen waarin 3 zelfdra-gende onafhankelijke tanks van het type A opgesteld staan. De tanks zijn ontworpen voor een werkingspunt van 250 mbar, —50°C en sg 0,972. Elke tank is door een langsschot in twee helften opgesplitst. De twee helften kunnen echter door een schot-klep weer met elkaar in verbinding gebracht worden.
- De isolatie van de tanks is aan de buitenkant van deze aangebracht en is van het type Boelwerf Insulation System (gepatenteerd) dikte 120 mm.
- Alle pijperij in contact met de lading is in roestvrij staal.

- Iedere tankhelft is uitgerust met één vaste ondergedom-pelde pomp (type diepwell). De capaciteit van die pompen laat toe het schip te ontladen in ongeveer 18 uur.
- Twee type cargo's kunnen verhandeld en gestockeerd worden en wel op volgende manieren :
Cargo A in tanks nr 1 en 2
Cargo B in tank nr. 3
of
Cargo A in tanks nr. 1 en 3
Cargo B in tank nr. 2.
- Drie identische koelinstallaties verzekeren het afkoelen en terug vloeibaar maken van verdampte gassen. (1 koel-installatie per type cargo en 1 installatie voor noodgevallen).
- Een inert gas installatie van 2500 N m³/uur bij 1,3 bar le-vert het inert gas dat bij laad- en losoperaties nodig is.
- De automatisatie van het cargogedeelte is eveneens uit-gevoerd door BBC.



Tweede Internationale Prijs Marineschilderen

In de schoot van de v.z.w. MERCATOR, verleent het Fonds EUGENE VAN MARCKE in 1984, voor de tweede maal, een prijs voor marineschilderen van 125.000 F. De prijs is onver-deelbaar. Nochtans kan de jury beslissen, bij niet toeken-nings van de prijs, het bedrag ervan geheel of gedeeltelijk om te zetten in ere-vermeldingen.

De deelneming aan de prijs staat open voor alle kunstenaars die gevestigd en werkzaam zijn in de Europese Gemeen-schap.

Een eminente jury van minimum 7 leden, onder voorzitter-schap van de Heer Ph. ROBERTS-JONES, Hoofdconservator van het Museum voor Schone Kunsten te Brussel, en

die buitenlandse leden bevat, zal over de werken oordelen.

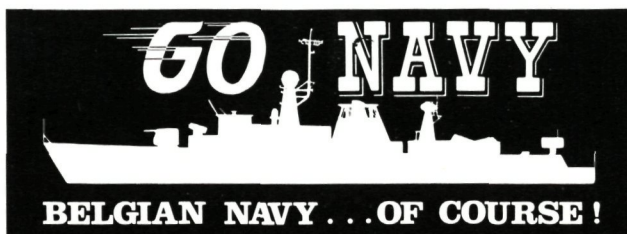
Elke kandidaat mag maximum 3 werken voorstellen, die werden gerealiseerd binnen de periode van 3 jaar voor het uitschrijven van de prijs. Het onderwerp, alsmede de afme-tingen zijn vrij voor zover er een relatie te vinden is met de zee, de Schelde, de haven, de scheepvaart, het zeemansle-ven en dergelijke.

De wedstrijd wordt afgesloten in oktober 1984.

Het deelnemingsformulier en het volledige reglement zijn te verkrijgen op het secretariaat van de v.z.w. MERCATOR, Doggeweg 59 te 1930 Zaventem.

EN... NIEUW!

ET... NOUVEAU!



ZELFKLEVER

AUTO-COLLANT

20 F
Portkosten 8 F

20 F
Frais de port 8 F

Il y a quarante ans...

Le drame du Scharnhorst

J.M. de Decker.

Sorti des chantiers de Wilhelmshaven, le 3 Octobre 1936, le croiseur lourd « Scharnhorst » tout comme son frère jumeau, le « Gneisenau », est une magnifique bête de combat.

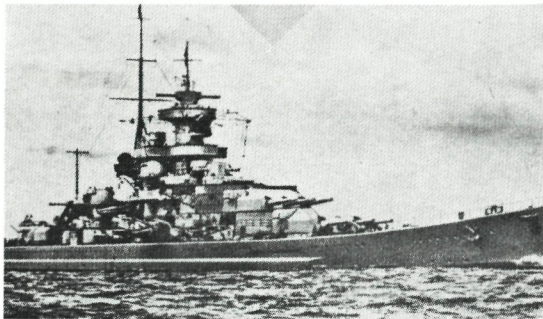
Mis en chantier aussitôt après la signature de l'accord naval anglo-allemand de Juin 1935, reconnaissant à l'Allemagne le droit de posséder une flotte de 420.000 tonnes, les deux navires avaient été placés sous le patronage des deux célèbres organisateurs de l'armée prussienne de l'époque napoléonienne. Ils n'étaient pas les premiers à assumer cet honneur lourd à porter. Au cours de la première guerre mondiale, les croiseurs-lourds « Scharnhorst » et « Gneisenau » avaient connu un glorieux destin, trouvant une fin héroïque dans la bataille des îles Falkland, devant des forces très supérieures en nombre, après avoir remporté la belle victoire de Coronel.

Avec trois tourelles triples de 280 mm, quinze pièces de 150, quatorze pièces de D.C.A. de 105 et six tubes lance-torpilles, ils étaient dotés d'une artillerie remarquable par sa rapidité et sa précision. Des chaudières à surchauffe à très haute pression doivent leur permettre de filer plus de trente nœuds.

Placé sous le commandement du capitaine de vaisseau Ciliax, le « Scharnhorst » est mis en service en Janvier 1939. Le déclenchement des hostilités n'étant plus qu'une question de mois, le temps lui manque pour faire tous les essais indispensables, tester à fond les appareils nouveaux installés à bord et procéder aux écoles de feu de l'artillerie de bord.

Début Septembre 1939, il gagne Kiel avec un équipage de près de 2.000 hommes, encore peu homogène, et l'annonce du début des hostilités le trouve en pleine phase d'entraînement entre Heligoland et le golfe de la Jade. Arrêt des essais et manœuvres, le temps d'installer sur le bâtiment des mystérieux appareils destinés à repérer l'ennemi : les premiers radars. Et, le 21 Novembre, le « Scharnhorst » lève

Le « Scharnhorst ».

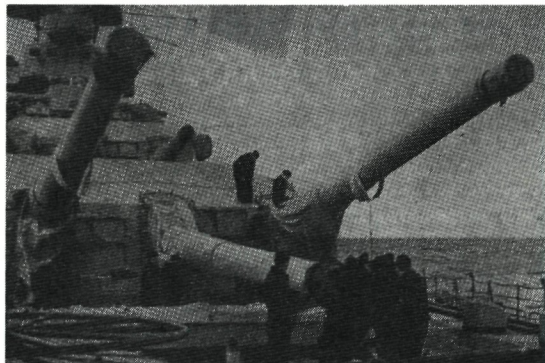


l'ancre, ainsi que son jumeau le « Gneisenau », pour aller chercher du gibier entre les îles Féroë et l'Islande. Il lui restait un peu plus de quatre ans à vivre.

Le baptême du feu

Et deux jours plus tard se produit la première rencontre avec les Anglais, logiquement inévitable. Un grand vapeur est aperçu en fin d'après-midi. C'est le « Rawalpindi », paquebot armé pour patrouiller dans le Nord et devenu ainsi, comme beaucoup de ses congénères, croiseur auxiliaire. Sourd aux sommations, il refuse de stopper. Les obus du « Scharnhorst » le mettent rapidement hors de combat. Mais pour les deux croiseurs allemands, il est temps de faire demi-tour. Une flotille anglaise, encadrant le croiseur « Newcaslte », est signalée dans les parages. Le mauvais temps et l'obscurité des longues nuits d'hiver permettent au « Scharnhorst » et au « Gneisenau » de regagner Wilhelmshaven, sains et saufs.

Cette première sortie, destinée à tester aussi bien les hommes que le matériel, s'est avérée concluante.



Les « 280 » du Scharnhorst.

S'ensuit une période d'attente - nous sommes en pleine « drôle de guerre » -, qui va durer jusqu'en Avril 1940, date à laquelle Hitler a décidé d'envahir le Danemark et la Norvège. La Kriegsmarine doit y jouer un rôle déterminant.

Le « Scharnhorst » et le « Gneisenau » vont aller croiser au large des îles Lofoten pour couvrir l'arrière de la vague lancée contre Narvik. Après un sévère engagement avec le navire-amiral anglais « Renown », ils regagnent Wilhelmshaven, mission accomplie.

Deux mois plus tard, alors que la campagne de France est terminée et qu'il faut hâter la décision à Narvik, les deux croiseurs reprennent la route du Nord. Le 8 Juin, ils s'y heurtent au porte-avions « Glorious », escorté de deux contre-torpilleurs. Ceux-ci seront coulés, non sans avoir provoqué de sérieuses avaries au « Scharnhorst ».

Pour rentrer en Allemagne, après des réparations de fortune à Trondjhem, le navire aura à affronter les assauts rageurs de la R.A.F. et la Home Fleet, presque au grand complet, qui a quitté Scapa Flow pour se porter à sa rencontre. Il réussira à regagner Kiel sans autres dommages pour y faire panser ses blessures. Six mois de séjour à l'arsenal seront nécessaires pour le remettre en état.

Entretemps, pour l'Allemagne, la situation a changé. Elle a, désormais, le contrôle du littoral breton. Les nouvelles bases de la Kriegsmarine vont pouvoir abriter navires de surface et sous-marins chargés d'écumer l'Atlantique. L'Atlantique qui devient terrain d'action prioritaire, puisqu'ils s'agit de venir à bout de la résistance anglaise. Et, pour ce faire, couper la route du ravitaillement américain. La mission impartie, à présent, aux forces navales allemandes est de se livrer à une guerre de course systématique dans l'Atlantique nord.

Mission peu banale pour des croiseurs de bataille, qui implique un permanent jeu de cache-cache avec l'adversaire, puisqu'il faut, dans ce genre de guerre, couler le maximum de tonnage tout en évitant systématiquement le contact avec des forces navales supérieures. Or la supériorité de la Royal Navy reste indiscutable.



Le commandant, l'officier de navigation et un premier-mâtre font le point.

En chasse dans l'Atlantique

Outre le « Scharnhorst » et le « Gneisenau », l'Amirauté allemande va lancer dans la bataille de l'Atlantique la quasi-totalité des forces disponibles : le cuirassé « Admiral Scheer », le croiseur lourd « Admiral Hipper », des croiseurs auxiliaires et une meute de sous-marins.

Fin Janvier 1941, les croiseurs-jumeaux et leurs compagnons passent entre l'Islande et la banquise du Groenland. Les voici en plein Atlantique. Un message triomphal du commandant en chef de la Kriegsmarine galvanise les équipages : « Pour la première fois dans notre histoire militaire, des navires de guerre allemands ont réussi à forcer l'entrée de l'Atlantique. Et maintenant, en avant ».

Immédiatement, la chasse commence. Le 8 Février, la flotille allemande aperçoit à l'horizon le convoi HX 106, faisant route à l'est. Déception, il est accompagné par le croiseur de bataille « Ramillies ». Les jeunes officiers du « Scharnhorst » brûlent d'attaquer. Mais, en application de ses instructions de ne pas risquer ses bateaux, l'amiral Lütjens, commandant de la flotille, décide de s'écarter pour aller attendre ses proies un peu plus loin.

Le 22 Février, les deux croiseurs tombent sur un convoi qui venait de se disperser et coulent cinq navires à 500 miles à l'est de Terre-Neuve. Réalisant que la chasse allait devenir sérieuse, Lütjens met le cap au sud-est, pour rencontrer un ravitailleur au milieu de l'Atlantique, et, de là, porter ses attaques contre les convois de la Sierra Leone.

Le 7 Mars, un convoi est signalé par une vigie. Il s'étire à l'horizon. A bord des navires allemands, c'est le branlebas

de combat. Et, une nouvelle déception. Vérification faite, un cuirassé d'escorte révèle sa présence. Les croiseurs allemands doivent s'écarter et laisser agir les sous-marins, qui inscriront en deux nuits 43.000 tonnes à leur tableau de chasse.

A l'Amirauté, on commence à s'énervier de l'insuccès de la chasse aux deux introuvables croiseurs. Finalement un avion les repère à 350 miles au nord des îles du Cap-Vert, mais Lütjens déjà recoupe les routes de l'Atlantique Nord. Utilisant ses ravitailleurs comme éclaireurs, il les repère, le 15 Mars, un important convoi au large de Terre-Neuve. En deux jours, dix-sept cargos sont envoyés par le fond.

Mais il est temps, maintenant, d'interrompre la campagne commencée voici deux mois. Jamais des croiseurs de bataille n'étaient restés à la mer pour une aussi longue opération. La Home Fleet s'était découlée pour barrer au « Scharnhorst » et au « Gneisenau » la route du retour en Allemagne par le nord, mais, avertis par les services de décryptement du B. Dienst de la trappe placée par les Britanniques, Lütjens pique droit à travers l'Atlantique. Et, le 22 Mars à trois heures du matin, les deux croiseurs entrent en rade de Brest, arborant fièrement à leurs drisses vingt-deux pavillons de victoire, laissant l'Amirauté fort embarrassée de la relative liberté de mouvement avec laquelle ils avaient pu opérer. A eux deux, ils avaient coulé 45.000 tonnes de navires, mais le bouleversement qu'ils apportaient aux convois avait considérablement perturbé le système de ravitaillement mis au point par les Alliés.

Après des débuts aussi brillants, les deux croiseurs semblaient promis à un extraordinaire destin dont l'horizon, seul, fixait les limites. Malheureusement pour eux, il n'en fut pas ainsi. En fait, ces deux superbes bêtes de proie avaient déjà leur avenir derrière elle. Car, un corps étranger vint se glisser dans les rouages superbement huilés de ces machines de guerre. Un corps étranger du nom de Hilarion.

Un certain « Hilarion »

Le surnom d'Hilarion avait été attribué par le réseau « Confrérie Notre-Dame » de la résistance française à un officier de marine, le lieutenant de vaisseau Philippon. Ancien officier en second du sous-marin « Ouessant », Philippon avait été démobilisé après l'armistice et n'avait trouvé comme emploi que celui de responsable de l'entretien des jardins potagers destinés au ravitaillement de la petite garnison autorisée, en vertu des clauses de cet armistice, à assurer le minimum de présence française à Brest. Cette dérisoire mission lui laissait évidemment tout loisir pour observer tous les mouvements du port.

Et, désormais, Hilarion va s'accrocher comme une sangsue aux deux croiseurs et se faire le comptable précis - et finalement mortel - de leurs mouvements.

Quelques jours après l'arrivée des deux croiseurs à Brest, Hilarion informe Londres que les dégâts qu'ils ont subi les rendront indisponibles pour plusieurs mois. Aussitôt, la Royal Air Force entre en action. Une série d'attaques suicides et de bombardements meurtriers sont déclenchés sur Brest, dont la population civile fera les frais. La D.C.A. allemande se montre terriblement efficace comme le sont les mesures de protection dont bénéficient les deux navires. Churchill le reconnaîtra lui-même, plus tard, en déclarant devant les Communes que « 3.300 avions avaient tenté d'atteindre le « Scharnhorst », le « Gneisenau » et le « Prinz Eugen » à Brest, déversant plus de 4.000 tonnes de bombes, perdant 43 appareils et 247 aviateurs, sans réussir à mettre ces navires hors d'état de prendre la mer ».

Et, de fait, vers la mi-Juillet, un télégramme de la résistance française part pour Londres : « Scharnhorst » disponible. Stop. Appareillage prévu dans sept jours environ. Hilarion a

fait son métier. Le 22 Juillet, en effet, le « Scharnhorst » appareille à l'aube. Mais, bien sûr, les Anglais sont là, qui lancent à l'attaque une forte escadrille. Quelques heures plus tard, le « Scharnhorst » se retrouve à Brest, touché par plusieurs bombes et faisant eau de toutes part. Le diagnostic arrive à Londres, le 29 Juillet : « Scharnhorst » rentré à Brest - Stop - A reçu cinq bombes et une torpille - Stop - Une machine en avarie - Stop - Gîte sur tribord cinq degrés environ - Stop - Indisponibilité PRÉVUE : trois à quatre mois - Stop ».

Mais les Allemands commencent à se méfier sérieusement. Pour détourner l'attention de la R.A.F., ils poussent l'art du camouflage jusqu'au génie. Un faux « Scharnhorst » est mis en place pour que les bombardiers fassent leurs dents dessus : il s'agit de l'antique « Jeanne d'Arc », retirée du cimetière de navires de Landévenec, allongée sur son arrière par deux avisos et recouverte d'un pont en bois, reproduction fidèle du croiseur allemand. De temps en temps, ce montage est tiré dans la rade de Brest, simulant à merveille un « Scharnhorst » faisant ses premiers pas de convalescent. Ils multiplient d'autre part les fausses nouvelles. A les en croire, les réparations du « Scharnhorst » et du « Gneisenau » allaient demander de longs mois encore.

Opération « Foudre de Jupiter »

En fait, elles seront terminées au début de Janvier 1942. Hilarion en informe aussitôt son réseau, qui relaie ses informations à Londres : « Appareillage du « Scharnhorst », du « Gneisenau » et du « Prinz Eugen » aura lieu très probablement vers onze heures du soir ou minuit durant la période nouvelle lune à venir. Stop. Ignorons toujours route qui sera suivie. »

Cette route avait fait l'objet de nombreuses discussions à l'Etat-Major allemand, quelques jours plus tôt. Compte tenu de l'écrasante supériorité des forces anglo-américaines, il était désormais exclu d'engager encore les deux croiseurs dans l'Atlantique. Par contre, ils pourraient encore faire du bon travail dans l'Arctique que sillonnaient à longueur de semaines les convois apportant à l'Armée Rouge le ravitaillement en armes, matériel et munitions dont elle avait le plus grand besoin.

Mais, au départ de Brest la route vers l'Arctique était mortellement dangereuse. Sur tous les itinéraires envisageables, la vigilance britannique serait difficile, voire impossible, à déjouer.

Pourtant, Hitler et tout l'Etat-Major allemand estimaient qu'un retour par la Manche était jouable. Il fallait jouer d'audace avec l'espoir de cueillir à froid les Anglais qui ne pouvaient imaginer que leurs adversaires osent défilier sous le nez de leurs navires et de leurs avions.

— Avec nos bateaux bloqués dans le port de Brest, nous sommes dans le cas d'un malade atteint d'un cancer. L'opération est dangereuse, mais elle est la seule chance de survie. Elle doit donc être tentée, avait décidé le Führer.

Et ce fut l'opération « Foudre de Jupiter ».

Suivant le plan arrêté, accompagnés du croiseur « Prinz Eugen », le « Scharnhorst » et le « Gneisenau » appareilleraient de nuit, protégés par une escorte de six contre-torpilleurs. Quand le jour se lèverait sur la Manche, ils seraient au large de Cherbourg, protégés par une couverture aérienne qui s'étendrait sans solution de continuité jusqu'à la mer du Nord, au fur et à mesure de la progression de la force navale. Alors, la nuit serait tombée.

Le 7 Février, un message d'Hilarion part pour Londres qui, par mesure de prudence, sera répété le lendemain : « ... Appareillage du « Scharnhorst », du « Gneisenau » et du « Prinz Eugen » imminent. Stop. Méfiez-vous particulièrement de la période de la nouvelle lune... ».

Le mercredi 11 Février, vers 22 heures 30, dans une brume épaisse qui ne devait rien au brouillard artificiel fréquemment utilisé par les Allemands pour protéger leurs navires de guerre contre les attaques aériennes, les trois croiseurs se glissent hors du Goulet, escortés de six contre-torpilleurs. Une escorte aérienne est prévue à partir de Cherbourg, dès l'aube du jeudi 12.

Depuis l'affaire du Bismarck, l'Amirauté britannique attachait le plus grand prix aux informations d'« Hilarion », dont les avertissements avaient été entendus. Outre le golfe de Biscaye, la R.A.F. exerçait de jour et de nuit, depuis Brest jusqu'au Pas de Calais, une surveillance aérienne, exercée par quelque cent cinquante bombardiers et deux cent cinquante avions de chasse rassemblés sur la côte sud de l'Angleterre, cependant que des destroyers et des vedettes rapides patrouillaient sans arrêt la Manche.

Mais la malchance joua contre les Anglais : alors que la flotille ennemie approchait la pointe de la Hague, elle fut aperçue par un pilote du « Coastal Command », dont la radio tomba en panne au moment précis où il voulait faire part de sa découverte, ce qui fit que de précieux instants furent perdus. Le 12 Février au soir, on put entendre « Radio Paris » annoncer triomphalement que la Kriegsmarine avait, en forçant le passage du pas de Calais, réalisé un exploit sensationnel.

C'était vrai, mais cela n'effaçait pas le grave échec subi par la même Kriegsmarine. Après une brève croisière dans l'Atlantique, le « Scharnhorst » et le « Gneisenau » s'étaient trouvés neutralisés pendant près d'une année, tandis que le « Bismarck » était envoyé par le fond. D'autre part, le franchissement du Pas de Calais ne s'était pas effectué sans casse. Les deux croiseurs jumeaux arrivés à Kiel, durent y être mis en cale sèche, où ils eurent à essuyer les assauts répétés des bombardiers de la R.A.F. Le « Gneisenau » fut si durement touché qu'il dû être amené à Gdynia, où il fut démantelé de son artillerie. Pour lui, la guerre était terminée.

Mission en Norvège

Le « Scharnhorst », lui, sortit indemne de l'enfer de Kiel. Son équipage était de plus en plus convaincu qu'il avait la « baraka » et que rien ne pouvait lui arriver. En Octobre 1942, remis à neuf, il est prêt à reprendre le combat. Mais il devra attendre plus d'un an avant d'être engagé à nouveau. L'Etat-Major de la Kriegsmarine, ayant estimé indispensable d'affecter quelques grands navires à la défense de la Norvège, un groupe d'intervention fut constitué, comprenant le « Scharnhorst », le « Tirpitz » et l'« Admiral Scheer » ainsi que quelques croiseurs de moindre rang et des contre-torpilleurs qui, fut basé dans le nord de la Norvège. Le « Scharnhorst » et le « Tirpitz » avaient reçu mission de s'embusquer dans une branche de l'Alta-Fjord, afin de guetter les convois de l'Arctique.

Des jours, des semaines et des mois se passèrent, sans que les navires allemands réussissent à se mettre sous la dent un gibier appréciable. Il faut dire que, faute d'un appui aérien suffisant, l'attaque des convois dans l'Arctique est de plus en plus aléatoire. Pourtant, il est devenu de plus en plus vital pour l'Allemagne d'empêcher de passer, ou tout au moins de gêner la progression des convois alliés pour que se relâche, faute de recevoir les approvisionnements américains, l'effroyable pression russe dont les soldats du front de l'Est font les frais tous les jours.

En dépit des conditions les plus défavorables — pas de force aérienne, pas de force navale de reconnaissance, disproportion croissante des effectifs en présence, dramatique handicap des croiseurs allemands en face d'adversaires qui, alors qu'il fait à peine deux heures de jour au cœur de l'hiver arctique, peuvent guider leur artillerie au radar — Doenitz

donne l'ordre au « Scharnhorst » d'engager la lutte, avec cinq contre-torpilleurs d'escorte. Le prochain convoi Halifax-Mourmansk doit être accroché.

Le « Scharnhorst » appareilla d'Altenfjord, avec trois destroyers, le 25 Décembre, aussitôt le convoi signalé par l'aviation de reconnaissance allemande basée à Narvik. Sa mission : intercepter et détruire le convoi.

Celui-ci faisait route vers l'Est à quelques 150 milles au nord de la côte septentrionale de la Norvège. Il était protégé contre les attaques sous-marines par des corvettes et des contre-torpilleurs de faible tonnage. Contre les bâtiments de surface, l'amiral Burnett, commandant de l'escorte, disposait de trois croiseurs : le « Belfast », le « Norfolk » et le « Sheffield ».

A six milles de distance, le « Scharnhorst » et le convoi britannique furent en vue l'un de l'autre. Les observations faites au radar et les renseignements parvenus à l'Amirauté britannique sur les mouvements des navires ennemis permirent aux Anglais d'identifier immédiatement la silhouette suspecte.

Burnett donna aussitôt l'ordre au convoi de se dérober vers le nord, tandis que le « Belfast », le « Norfolk » et le « Sheffield » se portaient au devant de l'ennemi.

La dernière bataille

Une bordée du « Scharnhorst » représentait une puissance de feu bien supérieure à celle des trois croiseurs réunis. Il aurait fallu beaucoup de chance à l'un d'eux pour ne pas couler après avoir été touché par un seul obus de 280 millimètres du bâtiment ennemi. En revanche, leurs projectiles (142 et 203 millimètres), à moins d'être tirés pratiquement à bout portant, ne pouvaient entamer le blindage du « Scharnhorst ». Malgré cela les trois croiseurs se ruèrent sur le raider allemand. Le « Scharnhorst » répondit au feu britannique. La bataille était engagée. Il était 9 h 24.

Le tangage très violent rendait imprécis le tir des deux côtés. A 10 h 25 aucun des croiseurs britanniques n'avait été touché. Le « Scharnhorst » semblait avoir été atteint une fois. Quelques minutes plus tard, il disparut dans la brume, cap à l'est. L'amiral Burnett ordonna au convoi de reprendre sa route à l'est.

Vers 12h.5, le navire allemand reparut, à 12.000 mètres, cap à l'ouest. Il ouvrit le feu sur les croiseurs. Ceux-ci lui répondirent en se portant au devant de lui. Un obus atteignit le « Norfolk », tuant et blessant plusieurs hommes. Les croiseurs continuèrent à foncer sur le « Scharnhorst ».

Vers 12h.35, les officiers britanniques qui observaient le cuirassé allemand à travers leurs jumelles le virent abattre en grand vers la gauche. Des deux côtés, le tir continuait. Les officiers britanniques revirent la puissante silhouette de profil, puis le « Scharnhorst » commença à montrer son arrière. Et il cessa d'évoluer. Il faisait maintenant route à l'est-sud-est à toute vitesse, en retraite.

La raison de cette volte-face ? Le « Scharnhorst », disposant de neuf canons de 280 et de douze de 150, était incontestablement plus puissant que les croiseurs de Burnett. Théoriquement, ceux-ci ne pouvaient lui infliger des dommages définitifs dans un combat d'artillerie, et lui pouvait les détruire. Cependant, le « Scharnhorst » avait deux désavantages. Il ne savait pas exactement ce qu'il avait devant lui. Il pouvait craindre, et il craignait, que les trois croiseurs britanniques ne fusent qu'une partie d'une force navale plus importante. Et il ne disposait que de radars périmés par rapport à ceux de ses adversaires.

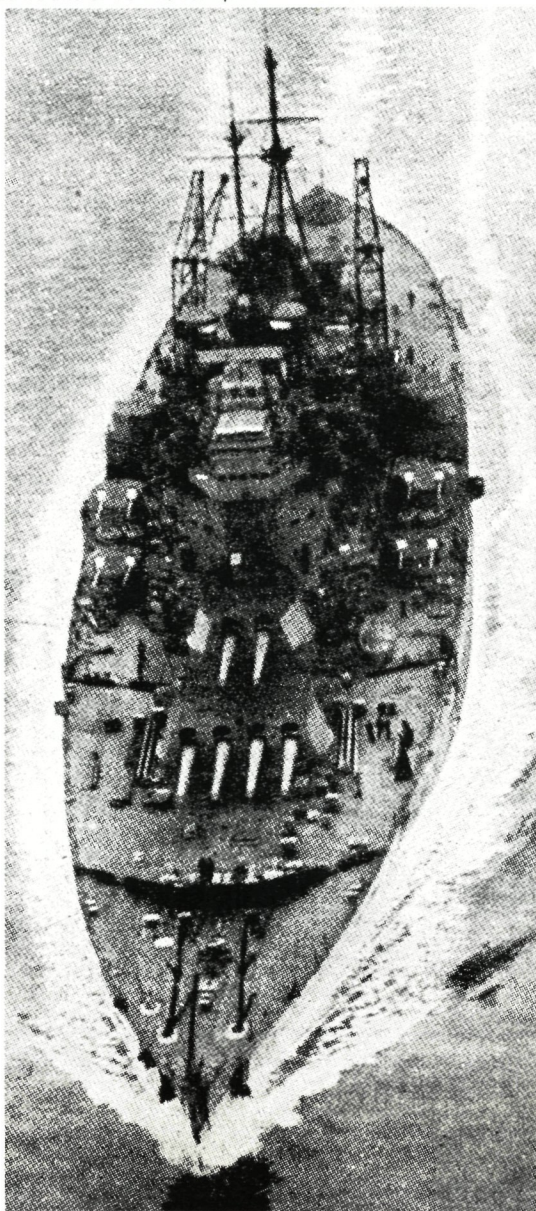
L'après-midi s'avance, la nuit tombe. Le commandant du

croiseur, Hintze, et le contre-amiral Bey, qui a hissé sa marque à bord, pensent que, si le coup contre le convoi est manqué, ils pourront du moins ramener le « Scharnhorst » à bon port. Ce serait quelque chose. Après l'immobilisation du « Tirpitz » par des sous-marins de poche britanniques et celle du « Gneisenau », la perte du « Scharnhorst » produirait en Allemagne une impression catastrophique.

Pris au piège

Mais si le capitaine de vaisseau Hintze et l'amiral Bey avaient disposé d'un radar comparable à celui des Anglais, ils manœuvreraient certainement autrement qu'ils le font. Ils verraient sur l'écran lumineux cette grosse masse qui, maintenant, s'avance de sud-sud-ouest pour leur couper la route. Cette grosse masse, c'est le cuirassé « Duke of York », 35.000 tonnes, dix canons de 356.

Le « Duke of York », vainqueur du « Scharnhorst ».



Le « Duke of York », qui porte la marque de l'amiral Fraser, commandant en chef de la Home Fleet, constitue avec le croiseur « Jamaica » et plusieurs destroyers, la force de couverture du convoi JW 55 B.

Que de fois, la Royal Navy avait tendu ce piège ! Que de fois une flotte de combat avait fait route vers la Russie, parallèlement aux convois, mais à bonne distance, dans l'espoir d'intercepter les forces que les Allemands auraient pu lancer à l'assaut depuis leurs bases de Norvège ! Enfin elle allait être récompensée de sa patience.

Dès qu'il a aperçu le « Scharnhorst », l'amiral Burnett a averti par radio l'amiral Fraser, qui a immédiatement adopté une route coupant celle du croiseur allemand. Et, dès le début de la poursuite, Burnett a distrait de l'escorte quatre destroyers à qui il a donné pour mission de maintenir à tout prix le contact avec le « Scharnhorst ». Ces destroyers, le « Savage », le « Saumarez », le « Scorpion » et le « Stork », luttant contre la mer démontée, ont gardé le navire allemand à distance de visibilité pendant tout le crépuscule et, la nuit venue, ils le suivent au radar. Ils rendent compte quart d'heure par quart d'heure à Burnett, qui retransmet à Fraser. Puis Fraser prend lui-même le « Scharnhorst » sur son radar.

A 16h30, ce 25 Décembre, à 11.500 mètres, en pleine nuit, Burnett fait tirer une bordée d'obus éclairants dans la direction de l'ennemi invisible. Merveille de précision du radar : la silhouette du « Scharnhorst » se dessine sur la mer exactement à l'endroit prévu. Trois minutes plus tard, le « Duke of York » ouvre le feu de ses dix pièces de 356. Un déluge de fer et de feu s'abat sur le navire allemand, qui riposte de toutes ses pièces.

A 16 h. 45, un obus de 356 frappe une tourelle, réduisant au silence ses trois canons de 280. Un autre obus éclate au milieu du navire, coupant les liaisons téléphoniques. Dès lors, le « Scharnhorst », s'il veut s'en tirer, n'a plus le choix. Virant brutalement à l'est, dans un ébranlement terrible, il fonce au maximum de sa puissance pour échapper à la meute. Il ne peut plus désormais compter que sur lui-même ; ses contre-torpilleurs d'escorte sont rentrés, sur ordre, en Norvège.

La nuit, noire, pourrait lui être complice pour s'évanouir dans les ténèbres et se détacher de ses poursuivants. Mais, il n'est plus qu'une torche immense, visible à des kilomètres à la ronde, à l'assaut de laquelle se ruent les destroyers « Savage », « Saumarez », « Scorpion » et « Stork » qui le suivent à la trace. Et poussent leur attaque à la limite du possible. Ce n'est pas à 10.000, ni à 6.000 mètres qu'ils lâchent leurs torpilles, distance minimum à laquelle un destroyer peut s'approcher sans risques démesurés d'un croiseur bien défendu, mais à 2.000 mètres, et s'écartèrent alors du « Scharnhorst », désormais condamné.

Jusqu'au dernier obus

Une violente explosion se produit à tribord au milieu du navire, qui réduit immédiatement sa vitesse à huit nœuds. Une torpille vient de toucher une chaufferie. Alourdi par les voies d'eau, le « Scharnhorst » continue pourtant à répondre au feu britannique, à l'aide de sa seule artillerie secondaire, tandis que son commandant fait envoyer un télégramme au S.Q.G. allemand : « Le « Scharnhorst » combat jusqu'au dernier obus. Vive l'Allemagne ! ».



Lord Fraser, amiral de la flotte, chef d'Etat-Major de la Marine britannique.

Les marins du « Scharnhorst » savent maintenant qu'ils ne peuvent plus conserver le moindre espoir et, cependant, chacun d'entre eux continue à exécuter les ordres. Sur le pont où pleuvent les éclats, les hommes font la chaîne pour transporter à bras des obus et des gargousses jusqu'à la tourelle arrière, la seule qui puisse encore tirer. Dans les fonds, des mécaniciens brûlés tentent encore de réparer les machines crevées, ne s'arrêtant que lorsque l'eau entrée par les brèches les noyait. Toujours à leurs postes, les servants des pièces de D.C.A. continuent à offrir la riposte dérisoire de leurs petits canons de 105 aux 356 du « Duke of York ».

Mais, c'est la fin. Une série de torpilles frappent de plein fouet le croiseur de bataille, qui s'incline à tribord, prenant une gîte de plus en plus accentuée. Sans arrêt, de nouvelles torpilles viennent déchirer son flanc. Le commandant Hintze ordonne les mesures de sabotage, tandis que les dernières pièces en état de le faire - des mitrailleuses antiaériennes - tirent toujours. Pour l'honneur.

Maintenant, le croiseur « Jamaica » est là, à bout portant, qui s'approche pour le coup de grâce. Virant de bord à quelques dizaines de mètres du « Scharnhorst », il lâche une salve de torpilles qui touchent l'objectif dans une explosion terrible.

Quand la fumée se disperse, le croiseur allemand apparaît une dernière fois couché sur le flanc et environné par les flammes de ses soutes à munitions. Puis le nuage de fumée se referme sur lui. Les bateaux anglais se précipitent pour recueillir les rescapés. Mais dans l'eau de l'Océan glacial, à plusieurs degrés au-dessous de zéro, les espoirs de survie au delà de quelques minutes sont quasi-nuls. Sur les 2.000 hommes de l'équipage, 36 seulement purent en être retirés vivants.

Sur la route du retour, lorsque le « Duke of York » passa à l'endroit où le « Scharnhorst » avait sombré - 72°16 de latitude nord, 28°41 de longitude est - les marins britanniques jetèrent une couronne de fleurs sur la mer.

Et, un peu plus tard, ayant rassemblé les officiers de son état-major et ceux du « Duke of York », l'amiral Fraser leur dit :

« Messieurs, nous venons de combattre le « Scharnhorst » et nous avons été victorieux. J'espère que si l'un d'entre vous arrive un jour d'avoir à commander un grand bâtiment dans un engagement contre des forces plusieurs fois supérieures, vous le ferez aussi vaillamment que les marins allemands. Si jamais vous vous trouvez dans une situation désespérée, comme celle du « Scharnhorst », j'espère que vous manœuvrerez aussi bien que ses officiers l'ont fait, et qu'avec votre équipage vous vous battrez aussi courageusement qu'eux ».



VALCKE Frères n.v.

SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE



Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken
Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Konstrukties :
Mechanische konstrukties - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH - CAV

VALCKE Frères n.v.

IN BELGIE GEVESTIGD TE :

OOSTENDE
H. Baelskaai 3
Tel. 059 / 70 35 33
Telex 81426

ANTWERPEN
Nassastraat 37
Tel. 03 / 231 06 90
Telex 31167

ZEEBRUGGE
Tijdokstraat 26
Tel. 050 / 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

Hendrik Schaefels

Door Norbert HOSTYN, licentiaat kunstgeschiedenis, conservator stedelijke musea Oostende

Met marineschilder Hendrik SCHAEFELS komen we eens te meer volop in het romantische genre terecht. Eens te meer ook is Antwerpen het decor.

Hendrik SCHAEFELS werd op 2 december 1827 aan de Paddegracht te Antwerpen geboren als zoon van Hendrik SCHAEFELS & Johanna COLPIN. Tussen 1840 & 1850 volgde hij de leergangen aan de Antwerpse Academie. Hij was er leerling in de landschapsklas van Jean-Baptiste DE JONGHE (1785-1844) en diens opvolger, de knappe marine- & landschapschilder Jacob JACOBS (1812-1879). Tevens volgde hij de lessen in het atelier van de veduteschilder Jan-Michiel RUYTEN (1813-1881). Aan de Academie waren François LAMORINIÈRE & Florent ISENBAERT SCHAEFELS' studiemakkers.

SCHAEFELS & LAMORINIÈRE sloten er vriendschap en gingen er dikwijls samen op uit om te schetsen in de haven of op de heide. De oudst bewaarde tekening van SCHAEFELS is een gezicht op de scheepswerven te Antwerpen-Linkeroever. Ze is gedateerd 13 juli 1843.

SCHAEFELS tekende graag en veel. De meest uiteenlopende zaken in de haven trokken zijn aandacht, en ook de nabije Scheldedorpen, zoals het stille Burcht, legde hij in schetsen vast.

Tijdens SCHAEFELS'academiejaren ontstonden ook al zijn eerste etsen. Tijdens zijn lange loopbaan zou hij er in totaal een 44-tal maken. Uit 1842 dateren « Stoomboot », « Schip in de storm » & « Schip op het droge ». Uit 1844 « Brandend schip » en « Ontmanteld schip in de haven ». De ets « Binnenschip onder zeil » kwam in 1845 tot stand.

François LAMORINIÈRE voelde zich erg tot het landschap-schilderen aangetrokken, werkte verder in die richting en geniet nog steeds grote bekendheid. Florent ISENBAERT werd marineschilder en ook Hendrik SCHAEFELS had « de zee ingezwolgen ». Daarbij hield hij zielsveel van zijn stad. De Antwerpse haven bood hem duizend-en-een pittoreske motieven. RUYTEN werkte ook gevoelig na bij SCHAEFELS, want ook hij schilderde menig oud stadsgezicht, geltjes en binnenkoertjes.

Hendrik SCHAEFELS debuteerde in het Antwerpse Salon van 1846 met een « Haven aan de Middellandse zee » en een niet nader gespecificeerde marine. Zijn specialiteit was echter het historische genre : schilderachtige uitbeeldingen van geschiedkundige maritieme feiten, vooral episodes uit de petit-histoires van roemrijke zeeslagen. Daarnaast beoefende SCHAEFELS ook de marineschilderkunst met eigentijdse motieven. Maar ook toen bleef zijn visie op en top romantisch.

Voorbeelden van die twee genres waren te zien tijdens het Brussels Salon 1848 : « Queen Victoria en Prince Albert verlaten Antwerpen op 20 september 1843 », « Entering van de

Royal Charles door Admiraal De Ruyter in de slag van Catham ; 19 juni 1667 » en « Een stoomschip vaart de haven binnen bij stormweer ».



Het Sprietloopen (1864)

Ook tijdens het Salon 1849 te Antwerpen, was SCHAEFELS met zowel eigentijdse als historische marines vertegenwoordigd :

« Woeste zee », « Willem Van de Velde op het strand, het effect van een kanonschot bestuderend, speciaal daartoe afgevuurd op bevel van Admiraal De Ruyter » en nog eens « Queen Victoria en Prince Albert die Antwerpen verlaten ; 20 september 1843 ».

Een versie van laatstgenoemd schilderij werd in 1980 nog in het beroemde Londense veilingshuis Christies verhandeld.

In die tijd woonde SCHAEFELS in de Sint-Annastraat.



Schelde bij stormweer. Oostende, Museum voor Schone Kunsten.

Later verhuisde hij naar de Dambruggestraat 59 maar had zijn atelier in de Klappeistraat.

Zijn gehele carrière lang bleef SCHAEFELS zijn genres en stijl getrouw.

Willekeurig nog enkele tentoonstellingen :

- Salon 1851, Brussel : « Episode van het schip Le Vengeur ; 1 juni 1794 »
- Salon 1860, Brussel : « De Slag bij Sluis ».
- Salon 1879, Antwerpen : « De Algesiras in de Zeeslag van Trafalgar ; 1809 » (Antwerpen, K.M.S.K.)

En nog titels van enkele etsen :

- « De Schelde voor Antwerpen » (1853), het beroemde « Sprietlopen », « Hoop op Redding » (1864) en « De vuurtoren » (1863).

★ ★ ★

SCHAEFELS was overigens een populair figuur in het 19de eeuwse Antwerpen, bevriend met de meeste kunstenaars, politici en intellectuelen van de metropool.

Van 1869 tot 1872 zetelde hij in de Antwerpse gemeenteraad en nam het er geregeld op voor kunst en kunstenaars.

Verder was SCHAEFELS ook officier in de Leopoldsoorde, Lid van het Antwerps Academisch Korps, lid van de toezichtcommissie van het Antwerps Museum en lid van de Kon. Maatschappij ter Aanmoediging der Schone Kunsten.

Hij overleed te Antwerpen op 9 juni 1904. Op maandag 13 juni werd hij begraven te Deurne, na een dienst in de H. Hartkerk.

Op 24-25 oktober 1904 volgde dan de openbare verkoop van zijn atelierinboedel in de Zaal FORST op de Meir : boeken, schepsmodellen, bibelots, portofolis en nog tal van schilderijen, oa.

Gezichten op de Antwerpse haven, de dokken en gekende werken als « De Slag van Aboukir » (1886 ; 1.000-), « Episode uit de Slag van Trafalgar » (1877 ; 1.600-), « Oude vismarkt » (1903 ; 1.800-), « Schelde te Antwerpen » (1901 ; 1.500-), « Dorp aan de Schelde » (1899 ; 675-) en « Villaret-

Joyeuse op de Vengeur » (1901).

Portretten van SCHAEFELS werden gemaakt door E. JOORS (1885), door K. VERLAT (karikatuur) en A. VAN BEURDEN (buste).

Portretfoto's berusten in het A.M.V.C. Antwerpen, waar ook zijn correspondentie met Max ROOSES & Jos VAN DEN BRANDEN bewaard wordt.

Zoals blijkt uit onderstaande lijst is SCHAEFELS goed vertegenwoordigd in openbare verzamelingen :

- Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum « De antwerpse havenkapitein in dienst- & ceremonieuniform » (olieverfschets).

Verder tal van etsen :

- Antwerpen, K.M.S.K.
- « De Algesiras in de Zeeslag van Trafalgar - 1809 » (1879)
- « Beleg van Vlissingen door een Engels Smaldeel » (1890)
- « Gevels op de Handschoenmarkt » en 11 andere stadsgezichten van het oude Antwerpen
- « Zeegevecht » (1890)
- « Oude Vismarkt te Antwerpen » (3 tekeningen)
- Brussel, Kon. Prentenkabinet
- « Zeegevecht » (1890)
- Brussel, K.M.S.K.
- « Gezicht op Antwerpen »
- Buffalo
- Kortrijk, M.S.K.
- Oostende, M.S.K.
- « Storm op de Schelde » (bruikleen)
- Leipzig
- Wien

Als appendix bij deze bijdrage over SCHAEFELS, graag nog enige woordjes over een leerlinge van hem : Marie DE DUVE, echtgenote WAMBACH.

Deze nu totaal vergeten kunstschilderes werd te Antwerpen geboren in 1865 en overleed op een niet achterhaalde plaats en datum... Ze schilderde, net als haar leermeester, heel wat marines, maar ook wel bloemstukken en landschappen. In 1888 toonde ze een « Ebbe » tijdens het Driejaarlijks Salon te Antwerpen.

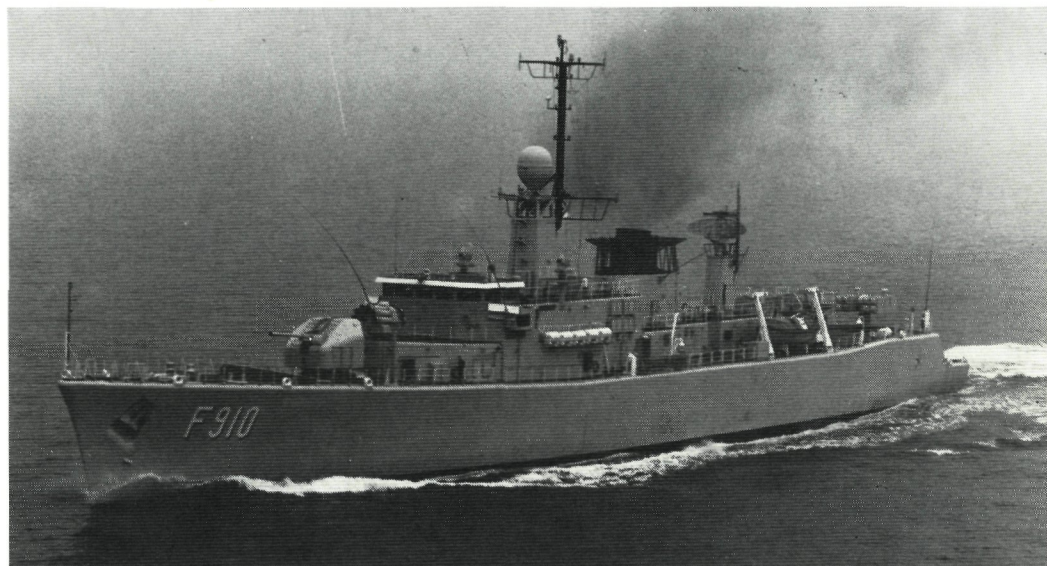
BOELWERF N.V.

WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

TEL. 03/771.09.80

TELEX 31140

TELEGR. BOELWERF TEMSE



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TDW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », de visserijwachtschepen « GODETIA » en « ZINNIA », 4 kustmijnenvegers en de vier fregatten E71, F910 « WIELINGEN », F911 « WESTDIEP », F912 « WANDELAAR » en F913 « WESTHINDER ».

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », des garde-pêches « GODETIA » et « ZINNIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des quatre frégates E71, F910 « WIELINGEN », F911 « WESTDIEP », F912 « WANDELAAR » et F913 « WESTHINDER ».

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Eugène Sadoine officier de la Marine Royale

Par le Lt Colonel hre (R) Paul EYGENRAAM. Membre du Comité d'Histoire de la Marine

Au cours de ces derniers mois, le sort de la plus importante société sidérurgique du pays, Cockerill-Sambre, a été constamment au premier plan de l'actualité. Ce qui fut jadis un fleuron de la métallurgie belge compte parmi nos entreprises les plus anciennes : elle est née en 1817 sous le régime hollandais et connut pendant un siècle et demi une prospérité croissante, plus spécialement de 1865 à 1887 lorsqu'un ingénieur naval de formation militaire, Eugène Sadoine, veillait à son sort. Né à Ath en 1820, Eugène Sadoine reçut l'essentiel de son instruction de base à l'Ecole Royale Militaire. Il la compléta en France à l'Ecole du Génie Maritime de Brest, et entra à la Marine Royale (1830/1862). C'était l'époque des velléités colonisatrices de notre premier souverain. Après l'achat de la « Louise Marie » en 1840 et le voyage de cette goélette de belle allure vers Santo Thomas où allait vivoter tant bien que mal, - plutôt mal, - notre premier comptoir commercial en Honduras (1842). Ces tentatives d'implantations lointaines auraient dû favoriser l'essor de notre marine militaire. Il n'en fut rien. Lorsque nos parlementaires songeaient à des économies, c'était généralement du côté de notre future force navale qu'ils regardaient.

En 1842 une section de la Chambre tenta même de la supprimer. C'est sous l'influence royale qu'un revirement apparut. Des crédits furent dégagés pour deux brigantins « Le Congrès » et les « Quatre journées » et six canonnières, auxquels s'ajouta le brick « Prince Royal » rebaptisé « Duc de Brabant » en 1844. En 1847, il est bon de le souligner, ce sont des officiers de la Marine Royale qui assurent le commandement des deux premiers vapeurs assurant la ligne Ostende-Douvres (Le « Ville d'Ostende » et le « Ville de Bruges »).

Après les tentatives d'expansion en Amérique du Sud le tour vint à l'Afrique où le lt. de vaisseau de 1ère classe Van Haverbeke se révéla un diplomate de talent auprès des chefs de tribus et de clans, en vue d'obtenir les concessions appelées à recevoir les comptoirs commerciaux, comme il fut un remarquable tacticien lors qu'il fallut faire parler la poudre et les canons du « Louise Marie » sur les rives du Rio Nunez lors des combats de Debotté le 29 juin 1848. Malgré de généreux états de service, la Marine Royale fut finalement victime de la variabilité des options politiques. Nil novi sub sole, le gouvernement renonça à notre marine militaire le 11 avril 1862. (Il fallut plus d'un demi siècle pour voir naître à Calais en 1917 un « Dépôt des Equipages » pour les Belges servant à bord des dragueurs de mines français,

et 1923, pour assister à l'éclosion d'un « Corps des Torpilleurs et Marins » alimenté par les générosités du Traité de Versailles qui en 1919 avait accordé à la Belgique sa part du butin naval allemand : 11 torpilleurs et 26 dragueurs.

Eugène Sadoine, après un voyage d'instruction aux Etats-Unis se sentit bientôt à l'étroit dans le cadre de la Marine Militaire et décida de faire prudemment un galop d'essai dans le secteur civil. Il sollicita un congé sans solde pour assurer une mission de représentation de la Société Cockerill au cœur de la Russie Impériale à Saint Petersburg. A l'époque ce n'était pas là une mince affaire. Il fallait pour y réussir un caractère de pionnier et une audace d'explorateur. Mais l'homme était exceptionnellement doué pour réussir les grandes affaires. La sidérurgie belge eut bientôt à exécuter une importante commande pour la Marine Impériale à laquelle furent livrées les machines pour 3 bâtiments de guerre et deux moniteurs. L'expérience menée à bien au bénéfice de l'entreprise privée amena l'officier de marine Sadoine à renoncer à la carrière des armes et à s'engager définitivement au service de la Société Cockerill qui l'accueillit à bras ouverts. Il s'y distingua tant et si bien qu'il fut nommé directeur général en 1865. Destin d'autant plus heureux que la Marine Royale avait cessé d'exister brisant ainsi la carrière des officiers engagés dans ses rangs et appelés à un brillant avenir. Eugène Sadoine échappa à ce destin malheureux. Ingénieur, il avait inventé à trente ans une nouvelle forme d'hélice pour bateaux à vapeur ; organisateur, il pressentit la prospérité susceptible de naître de la grande exportation notamment vers l'Extrême-Orient et la Chine ; visionnaire, il fut en avance d'un siècle en voulant former sur les rives de l'Escaut, face à Anvers, une cité nouvelle reliée à l'ancienne par un tunnel ; colonisateur, il noua dès 1878 avec l'explorateur du bassin au Congo, Morton Santley, des relations étroites car il prévoyait les immenses possibilités d'extension du futur Etat Indépendant (Conférence de Berlin en 1885) qui allait devenir la colonie du Congo Belge en 1908 par la générosité du Roi Léopold II.) Eugène Sadoine se rangea parmi les disciples du bâtisseur d'empire que fut notre deuxième souverain en devenant membre de la Société anti-esclavagiste et président de son comité liégeois. Jusqu'au soir de la vie, Sadoine conserva, de sa formation militaire initiale, un souci de l'ordre et de la discipline, une remarquable fermeté de caractère qui le fit persévérer dans l'effort pour réussir les projets les plus audacieux. Le Roi anoblit ce serviteur de la prospérité nationale et le nomma baron.

Vlaggen werden neergehaald in Chatham

Door Oppermeester J.B. DREESSEN

De eeuwenoude binding tussen de Royal Navy en Chatham, één van de drie grote operationele basissen van de Royal Navy, eindigde op vrijdag 30 september 1983 toen de vlaggen van Rear Admiral Bill Higgings, de laatste Vlagofficier Medway en havenadmiraal Chatham, werden neergehaald in de Marinebasis van CHATHAM en HMS PEMBROKE. Deze ceremonie gaat de werkelijke sluiting van de Marinebasis - voorziene datum maart 1984 - zes maanden vooraf.

Chatham, een haven in KENT, Engeland, op de oevers van de rivier de MEDWAY, was eeuwenlang één van de bijzonderste marinebasissen van de Britse vloot. Het was ook één van de drie « Royal dockyards » van Engeland.

Bij de samenstelling van het « DOMESDAY BOOK » (een register van al de landerijen in Engeland, die Willem de Veroveraar tussen 1084-1086 had laten samenstellen en die hendaags de basis vormt voor alle historische werken met betrekking tot de economische toestand van het land in die tijd), werd Chatham genoteerd als behorende tot het bezit van ODO, Bisschop van Bayeux en rechterhand en raadgever van Willem de Veroveraar. Laten wij ook nog even in herinnering brengen dat Willem de Veroveraar gehuwd was met Mathilde, dochter van Boudewijn V, Graaf van Vlaanderen. Het gekende tapijt van Bayeux, dat een picturaal relaas geeft van de landing en de slag bij Hasting in 1066, wordt naar haar genoemd.

Tijdens de regering van Hendrik VIII (1509-1547), werd de Engelse marine op een permanente basis uitgebouwd. Vanaf dit tijdstip begon men Chatham uit te baten als een marinebasis. Alhoewel er reeds vroeger marineschepen op de Medway lagen, werden de eerste magazijnen in 1547 gehuurd en begon men op hetzelfde tijdstip met de bouw van een dockyard. Dit dockyard werd onder Elisabeth I verder uitgebreid en onder Charles II aangepast en verbeterd. Verschillende grote namen uit de maritieme geschiedenis werden met Chatham geassocieerd. Onder de meest bekenden noteren we Sir John Hawkins (1532-95) admiraal en bouwmeester van de Elisabethiaanse Navy; Sir Francis Drake, één van de grootste admirals van de Royal Navy, en ook de Hollandse admiraal de Ruyter, omdat hij in 1667 met een Hollandse vloot de Medway opvoer en er flink wat schepen van de Royal Navy vernielde.

Tot op 30 september was Chatham, samen met Portsmouth en Plymouth, een van de drie operationele havens van de Navy.

Chatham had een van de best uitgeruste en modernste dockyards in Engeland. Ook herbergde het tot in 1961 het

hoofdkwartier van de Commander-in-Chief NORE, instelling, die bij het verdwijnen in het genoemde jaar, gedurende 200 jaar een van de hoofdcommandos van de Britse Navy was.

Onmiddellijk nadat de beslissing tot sluiten gevallen was werden de nodige schikkingen getroffen voor het toekomstig gebruik ervan. Zo werd de « Sail and color loft », een 270 voet lang gebouw met 2 à 3 voet dikke muren, in 1734 gebouwd door Franse krijgsgevangenen, waar al de vlaggen in gebruik bij de Royal Navy gemaakt werden - o.a. de vlaggen van Nelsons VICTORY en de vlaggen van de Koninklijke jachten -, in februari van dit jaar overgenomen door de CHATHAM DOCKYARD FLAG LOFT. Deze firma blijft vlaggen maken, uiteraard op een commerciële basis.

De ROPERY - de touwslagerij - werd in april van dit jaar door een burgerfirma - COSALT PLC - overgenomen. Deze touwslagerij - gebouwd in het eerste kwartaal van de 18de eeuw, is ondergebracht in een van de langste bakstenen gebouwen in Groot Britannië. De lijnbanken zijn een kwart mijl lang. Tot bij de opkomst van de stoom, in het begin van de 19de eeuw, werden de spinmachines en de kaapstanders waarmee het touwwerk geslagen werd met de hand bediend. Doordat het slaan van touwwerk in de laatste 250 jaar weinig veranderde, blijven de machines in gebruik. De oudste in gebruik zijnde machine dateert van 1811. In Chatham bestaat er nog altijd een straat die ROPE WALK noemt. Deze naam is te vergelijken met de Lijnbaanstraat te Oostende, de Reperbahn in Hamburg en la Cannebière in Marseille.

THE MEDWAY (CHATHAM) DOCK COMPANY neemt een deel van de dokken alsook de hoofdsluizen over voor commerciële uitbating.

THE ENGLISH INDUSTRIAL ESTATE CORPORATION neemt de rest van Chatham DOCKYARD, alsook HMS PEMBROKE over, met de bedoeling dokken, gebouwen en terreinen te verhuren.

Er werden reeds akkoorden gemaakt met kleinere firma's en bepaalde delen van de terreinen en gebouwen zijn al in gebruik genomen door burgerfirma's. De overschakeling gaat zo goed dat zes maanden voor het definitieve sluiten van de basis, reeds meer akkoorden voor overdracht werden afgesloten dan oorspronkelijk verwacht.

Voor veel oudgedienden van de Belgische sectie van de Royal Navy was HMS PEMBROKE en de MEDWAY, CHATHAM en SHEERNESS een begrip waar ze nu nog enkel met nostalgie aan kunnen terugdenken.

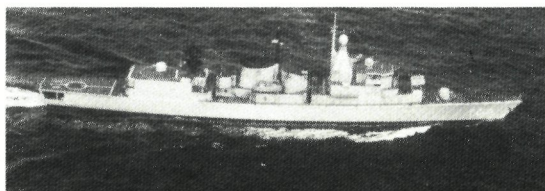
Marines Militaires étrangères

par le Capitaine de Frégate(R) H. ROGIE

Les récentes évolutions dans les marines militaires des Pays-Bas, de la Grande-Bretagne et de l'URSS seront l'objet de cette présente contribution à notre rubrique.

PAYS-BAS

Pour remplacer les deux frégates ASM type **Kortenaer** qui ont été vendues à la Grèce (*le Pieter Florisz* devenu *Elli* et le *Witte de With* devenu *Limnos*), la Marine royale néerlandaise a commandé deux bâtiments de remplacement qui porteront les mêmes noms. Mais ces frégates seront à vocation anti-aérienne au lieu d'être ASM. Cette décision va porter à trois le nombre des *Kortenaer* anti-aériennes puisque la Marine n'a pas renoncé à la construction de la *Kortenaer* n° 13 qui devait être AA. Quand ce programme sera achevé, la Marine néerlandaise possèdera une belle force navale de surface composée de :



La frégate hollandaise « Callensburgh » du type Kortenaer.
(Photo Marine Nationale)

- deux bâtiments de commandement *Tromp* et *De Ruyter* ;
- trois frégates *Kortenaer* anti-aériennes ;
- dix frégates *Kortenaer* ASM ;

ce qui permettra de constituer trois groupes opérationnels forts de cinq bâtiments dont on pourra varier la composition en fonction de la mission. Le tout sera soutenu par les deux pétroliers ravitailleurs *Poolster* et *Zuiderkruis* et par un troisième bâtiment qui pourrait être affrété.

Ces futures frégates anti-aériennes auront l'armement suivant. Insistons sur l'introduction du système « Goalkeeper » destiné e.a. à la défense contre les missiles air-mer :

- un système surface-air SM-1 MR (rampe MK 13-40 missiles) à l'avant ;
- 2 affûts quadruples *Harpoon* anti-surface ;
- 1 tourelle de 76 CA OTO-Melara compact sur le hangar hélicoptère ;
- 2 systèmes *Goalkeeper* ;
- 4 catapultes (2 de chaque bord) pour le lancement de torpilles ASM MK 46 ;
- 2 hélicoptères WG 13 *Lynx* ;

Le *Goalkeeper* se compose de sept canons de 30 mm GAU-8 A de la firme General Electric tirant ensemble à la cadence

de 4200 coups/minute. Le poids total du système, avec munitions, est de 3958 kg, de 6800 kg avec la tourelle.

GRANDE-BRETAGNE

Les nouveaux SNLE britanniques

Les caractéristiques des quatre SNLE qui doivent, dans les années 90, succéder aux quatre *Résolution* actuellement en service commencent à être connues :

- déplacement : 14 900 tonnes en plongée ;
- propulsion : nouveaux réacteurs PWR 2 ;
- armement : 16 missiles *Trident* II D 5 fournis par les Américains ;

La construction de ces bâtiments sera confiée aux chantiers *Vickers* ; le premier pourrait entrer en service en 1994. Cependant le bon déroulement de ce programme, dont le coût est évalué à 7,5 milliards de livres, reste suspendu aux résultats des prochaines élections, l'opposition travailliste ayant annoncé qu'elle annulerait la construction de ces sous-marins si elle retournait au pouvoir.

Remplacement des pertes aux Falkland

Pour compenser les pertes subies aux Malouines mais aussi pour accroître le potentiel de la Royal Navy en navires modernes, le gouvernement britannique a récemment fait connaître son intention de commander :

- 5 frégates type 22 de 2400 t dont quatre pour remplacer les *Sheffield*, *Coventry*, *Ardent* et *Antelope*. Trois d'entre elles seront de la version *Batch III*, c'est-à-dire qu'elles seront dotées d'une pièce de 114 m, l'artillerie de moyen calibre s'étant révélée aux Malouines particulièrement efficace dans les opérations d'appui de feu. Le type 22 comprendra avec cette commande :
- 4 type *Batch I* (4000 tpc, long : 125 m) : *Broadsword*, *Battleaxe*, *Brilliant* et *Brazen*, toutes en service,

La frégate HMS *Brilliant*.



- 5 type *Batch II*: (4300 tpc, long: 143,6 m): *Boxer, Beaver, Brave + 2*
 - 3 type *Batch III* (4350 t, long: 143,6 m, 1/114 AA).
- A l'exception des *Batch III* qui auront donc 1/114 AA en plus, l'armement de ces grosses frégates comprend: 4/MM 38 (8 M/M 40 peut-être sur les quatre dernières), 2 systèmes surface-air à courte portée *Sea Wolf*, 6 T/ASM (III x 2) et 2 hélicoptères WG-13 *Lynx*,
- 2 chasseurs de mines type *Hungt*,
 - 1 LST pour remplacer le *Sir Galahad*,
 - 14 *Sea Harrier* dont six pour compenser les pertes aux Malouines et un perdu en Grande-Bretagne,
 - 11 hélicoptères *Sea King* dont cinq pour combler les pertes

Renforcement des systèmes contre missiles

Le conflit des Falkland a démontré à suffisance la nécessité de doter les grands bâtiments de surface de nouveaux systèmes plus efficaces contre les missiles air-mer en particulier. Aussi la Royal Navy a-t-elle déjà pris les mesures suivantes en ce domaine:

- moderniser le système *Sea Wolf* pour lui donner une meilleure capacité à très basse altitude;
- installer des armes de défense très rapprochée (*Phalanx* ou autres) sur les porte-aéronefs *Invincible* et *Ark Royal* (en achèvement), le croiseur lance-missiles *Bristol*, tous les destroyers type 42, et les transports d'assaut *Fearless* et *Intrepid*;



Le destroyer lance-missiles HMS Nottingham.

(Photo Vosper Thornycroft)

- modifier l'avion de patrouille maritime *Nimrod* MK-2 pour qu'il puisse être ravitaillé en vol; il sera doté de missiles air-mer *Harpoon* et d'engins air-air *Sidewinder* type AIM 9 L;
- accélérer la mise en service du *Sub Harpoon* et du missile anti-navire *Sea Skua* tiré d'hélicoptère;
- accélérer aussi la mise en service de nouveaux systèmes de contre-mesures plus efficaces que ceux qui se sont montrés si décevants. A noter à ce propos que la Royal Navy a commandé aux Etats-Unis un certain nombre de lanceurs du type SROBC MK-36 (Super rapid off board chaffs);
- activer le programme *Searchwater* pour doter les hélicoptères *Sea King* d'une capacité AEW (airborne early warning)

U.R.S.S.

Le deuxième TYPHOON opérationnel en 1984

Le second sous-marin géant du type *Typhoon* aurait été mis à l'eau en septembre 1982 à Severodvinsk en Mer Blanche. Lancé en août 1980, le prototype de cette série est en essais et pourrait rallier la flotte l'an prochain mais ne serait peut-être complètement opérationnel que vers 1984-1985. Les caractéristiques des *Typhoon* sont les suivantes:

- déplacement: 27 000 tonnes en plongée;
- longueur: 165 m;
- diamètre: 23 m;
- vitesse: 30 noeuds en plongée;
- armement principal: 20 missiles stratégiques type SS-N-20.

Les *Typhoon* sont les plus grands et les plus gros sous-marins à flot.

Le SS-N-20 qui les équipe est un engin à trois étages et le premier missile balistique de la marine soviétique propulsé par propergol solide. Sa portée estimée à 4000 milles marins pourrait en fait être largement supérieure. Sa charge militaire serait forte de quelques « têtes » nucléaires à trajectoires indépendantes. La mise au point de ce SS-N-20 aurait présenté quelques difficultés.

L'Aéronavale soviétique actuelle

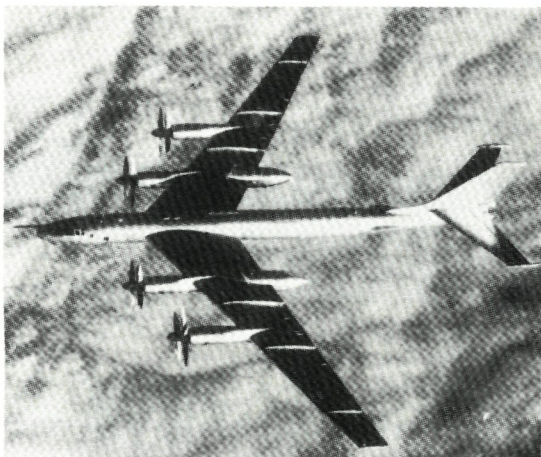
Voici la composition actuelle de l'Aéronavale soviétique:

En grandes catégories:

chasse et attaque	90 appareils
attaque lourde	370 appareils
lutte anti sous-marine	390 appareils
reconnaissance et guerre électronique	170 appareils
ravitailleurs en vol	70 appareils
transports et divers (écoles)	350 appareils

En affectations à des zones géographiques:

Mer Blanche et Grand Nord	380 appareils
Baltique	260 appareils
Mer Noire-Méditerranée	380 appareils
Pacifique	420 appareils



Avion de patrouille maritime type « Bear ».

(Photo Marine Nationale)

Les croiseurs type KYNDA modernisés

Les quatre unités du type *Kynda*, *Groznyy*, *Admiral Fokin*, *Admiral Golovko* et *Varyag* ont été ou vont être modernisées. Ces croiseurs, construits aux chantiers Zhdanov de Leningrad et entrés en service entre juin 1962 et février 1965, sont les premiers bâtiments soviétiques dotés à la fois de missiles anti-navire et de missiles anti-aériens. La modernisation a surtout consisté à accroître, par l'installation de canons multitubes, leur capacité d'auto-défense rapprochée anti-aérienne et anti-missiles de croisière. Elle a été effectuée l'an dernier sur le *Varyag* et en 1982 sur le *Groznyy*. Les caractéristiques de ces deux croiseurs sont désormais les suivantes:

- *déplacement*: 4400 tonnes, 5600 en pleine charge;
- *dimensions*: 141,7 x 15,8 x 5,3 (coque) m;
- *propulsion*: 4 chaudières, 2 groupes turbo-propulseurs, 2 hélices, 100 000 ch (73550 kW);
- *performances*:
 - vitesse maximum: 34 noeuds;
 - autonomie: 1100 milles/32 noeuds; 6500 milles/15 noeuds;
- *armement*:

a) anti-navire:

- 8 missiles SS-N-3 *Shaddock* (2 rampes de tir quadruples orientables en site et direction et pouvant chacune être rechargée à l'aide d'une soute située à proximité et contenant 4 engins);
- 6 TLT/533 (2 affûts triples);

b) anti-aérien:

- 1 système surface-air SA-N-1 à moyenne portée (rampe double située à l'avant, avec 24 missiles *Goa* en soute);
- 2 tourelles doubles de 76,2 CA;
- 4 canons multitubes de 30 CA (4 affûts sextuples);

c) anti-sous-marin:

- 2 lance-roquettes RBU 6000 (affût orientable en site et direction); portée: 6000 m;
- des torpilles ASM peuvent être lancées à partir des TLT;

— *équipement électronique:*

a) radars:

- 2 *Don 2* de veille-surface;
- 2 *Head Net A* (*Head Net C* sur le *Fokin*) de veille-air lointaine;
- 2 *Scoop Pair* de guidage pour les SS-N-3;
- 1 *Peel Group* associé au système SA-N-1;
- 1 *Owl Screech* associé à l'artillerie de 76,2;
- 2 *Bass Tilt* associés à l'artillerie multitubes;

b) sonar

- 1 HF *Herkules* ou *Tamir*;
- *équipage*: 375 hommes.

Le *Groznyy* et l'*Admiral Golovko* appartiennent à la flotte de la Mer Noire, le *Varyag* et l'*Admiral Fokin* à celle du Pacifique.

Trois nouveaux croiseurs lance-missiles

Les trois croiseurs lance-missiles en construction en Mer Noire ont été provisoirement baptisés *Black Combattant 1* par l'OTAN. Le premier, lancé au milieu de 1979, serait en essais. Les caractéristiques de ces bâtiments commencent à être un peu mieux connues:

- *déplacement*: 12000 tonnes environ;
- *longueur*: 183 mètres;
- *propulsion*: turbines à gaz;
- *armement*:

- missiles 12 SS-N-12 (II x 6) anti-surface, système surface-air SA-N-6 (en 8 puits verticaux), 2 systèmes surface-air à courte portée SA-N-4;
- artillerie: 1 (ou 2) tourelle double de 130 CA, plusieurs canons multitubes de 30, à grande cadence de tir;
- armes ASM: sans doute 1 ou 2 hélicoptères *Hix*.

Un second destroyer type SOVREMENYY

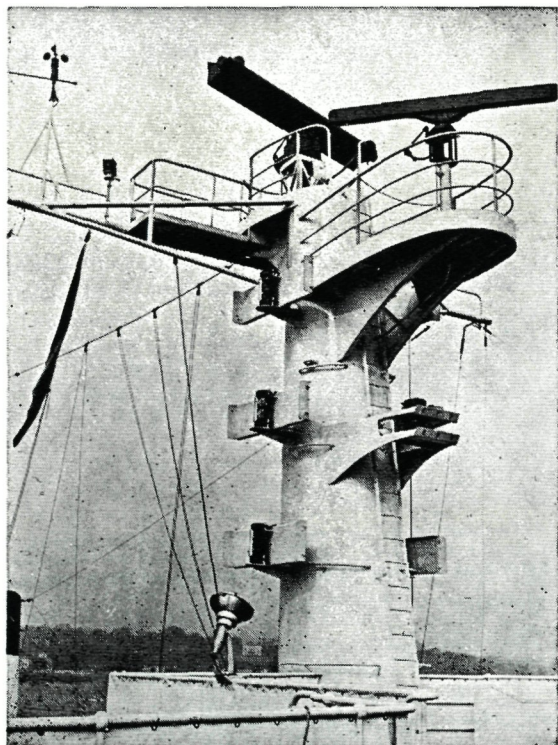
L'*ORCHAYANNYY* est la seconde unité du type SOVREMENYY et a été construit aux chantiers Zhdanov de Leningrad. Les essais à la mer auraient été concluants de sorte que la nouvelle unité pourrait déjà être opérationnelle. Rappelons que l'appareil propulsif de ces destroyers est constitué par des turbines à vapeur totalisant 100.000 CV et non par des turbines à gaz.

n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

Containerdiensten wereldwijd



CMB
the belgian line

St-Katelijnevest, 61 - B-2000 ANTWERPEN - Tel. 03. 223.21.11 - Telex: 72304

Maritiem panorama

Wie de eerste gebruikers zullen zijn van de nieuwe achterhaven van Zeebrugge verneemt u in huidige bijdrage tot ons maritiem panorama.

Door Henri ROGIE

Inleiding

De nieuwe achterhaven van Zeebrugge, en meer bepaald het noordelijke insteeddok ervan, krijgt stilaan haar definitieve vorm. De 125.000-ton zeeluis is reeds gebruiksklaar - een eerste versassing had immers in oktober jongstleden plaats - en wacht op haar officiële inhuldiging. Aldus is de streefdatum van medio oktober 1983 werkelijkheid geworden.

Aan het verbindingdok tussen de nieuwe zeeluis en het noordelijke insteeddok van de achterhaven wordt thans de laatste hand gelegd. Alhoewel het uitrusten van het noordelijk insteeddok prioritair is, gaat de aandacht ook naar het zuidelijk gedeelte ervan, waar in de eerste plaats gestreefd wordt naar het bouwen van een overslagkaai voor massa-goederen.

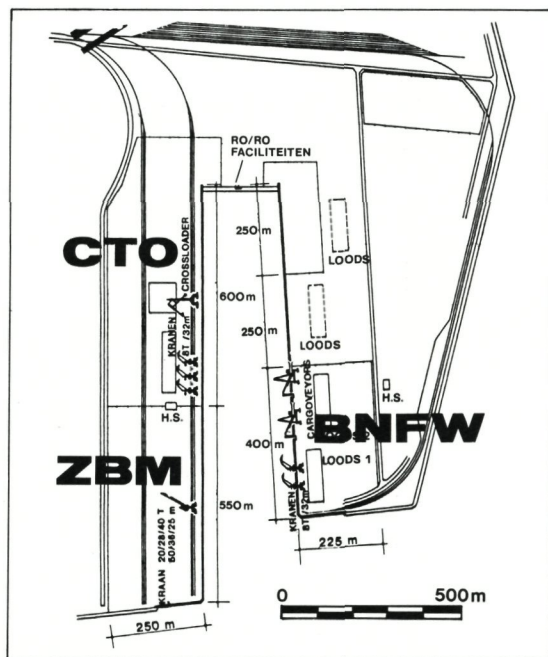
Prioritair is dus het uitrusten van het noordelijk insteeddok. Op foto in bijlage vindt men de juiste situering van dit dok in het gehele havencomplex. Vooreerst dient een onderscheid gemaakt tussen oost- en westkaai ervan.

C.T.O. en Z.B.M. op de Westkaai

Op 30 juni 1983 werd een eerste contract getekend met de firma COMBINED TERMINAL OPERATORS (C.T.O.). Zeshonderd meter kaailengte en 250 meter terreindiepte werd deze naamloze vennootschap toegewezen. Ze zal instaan voor de overslag van stukgoederen, containers en neo-bulk.

Ten behoeve van C.T.O. zal de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen 3 stukgoed-grijperkranen op de Westkaai laten overbrengen van de oude havendam. Capaciteit: 8 ton bij 32 m. Verder moest nog bij de Boomse Metaalwerken één containerkraan van het crossloader-type besteld worden. Met het faillissement van B.M. wordt dan ook naar andere leveranciers gezocht.

De tweede gebruiker van de Westkaai wordt de ZEEBRUGSE BEHANDELINGSMAATSCHAPPIJ (Z.B.M.). Het contract werd onlangs ondertekend en aldus krijgt de firma 550 meter kaailengte en 250 meter terreindiepte toegewezen. Het wordt een terminal voor de behandeling van bulkgoederen en general cargo. De MBZ moest er 1 stukgoed-grijperkraan van 20/28/40 ton bij een vlucht van respectievelijk 50/36/25 m bij de Boomse Metaalwerken bestellen.



B.N.F.W. op de Oostkaai

De derde gebruiker van het Noordelijk insteeddok van de nieuwe achterhaven wordt de firma BELGIAN NEW FRUITWHARF (B.N.F.W.). Aan de ingang van de Oostkaai wordt 400 meter kaailengte en 225 meter terreindiepte voorbehouden voor het nieuw bedrijf. Het wordt een terminal van circa 9 ha voor de behandeling van fruit en groenten.

B.N.F.W. heeft zijn hoofdkwartier in Antwerpen en is beslist het grootste havenbedrijf in België voor de behandeling van fruitsoorten. Het heeft een omzet van nagenoeg 600.000 ton per jaar.

De bouw van een loods met een oppervlakte van 5.400 m²

voor een bedrag van 58 miljoen BF is sinds mei 1983 beëindigd en gebruiksklaar. Een tweede loods met reeferaccommodaties komt in januari 1984 klaar. Ze is 5.400 m² groot en zal zowat 60 miljoen BF kosten.

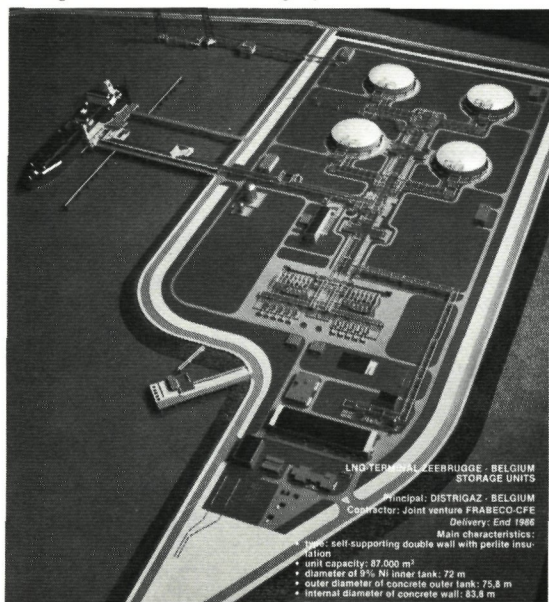
Twee kranen van 8T/32m zijn er gemonteerd en twee heftuigen van het type cargoveyer moesten tegen medio 1984 gebruiksklaar zijn. Vijfhonderd meter kaailengte waren eind 1983 nog beschikbaar op de Oostkaai van het Noordelijke insteeddok. Hun bestemming was toen nog niet bepaald.

Uit de hierboven bondige beschrijving van de drie bedrijven welke zich op de kaden van het Noordelijk insteeddok komen vestigen, is het duidelijk dat de Zeebrugse havenverantwoordelijken de zaken met ijlspeed hebben afgehandeld. Met de ingebruikneming van de 125.000 ton-zeesluis hopen zij dan ook dit dok gedeeltelijk operationeel te krijgen. Beslist een merkwaardige realisatie wanneer men bedenkt hoe moeilijk het thans is investeerders in havenzones te lokken. De steeds woedende economisch recessie is er de voornaamste oorzaak van en deze rampzalige toestand zal beslist nog een hele tijd aanhouden.

Intussen weet Zeebrugge vooruit te komen en in verband met zijn uitbreidingsplannen past het hier wel een en ander mee te delen wat betreft de realisatie van de LNG-terminal.

De LNG-terminal van Distrigaz

Over dan naar de in aanbouw zijnde voorhaven, waar de LNG-terminal stilaan vaste vorm krijgt. Drie opslagtanks zijn er praktisch gebruiksklaar. De aanleg van de vierde tank is echter nog altijd in beraad, gelet op de verminderde aanvoer van LNG besproken in het raam van het contract tussen Distrigaz en de leverancier Algerije.



Qua aanleg van deze tanks is het wel nuttig enkele technische details te belichten. We bespreken het bondig in volgende rubriek.

Eind 1981 plaatste de n.v. DISTRIGAS de bestelling van de opslagtanks bij de Tijdelijke Vereniging FRABECO - Aannemingsmaatschappij FRANCOIS-C.F.E. In maart 1982 werd met de bouw van de drie opslagtanks, van elk 87.000 m³ inhoud, aangevangen op de oostdam van de voorhaven van Zeebrugge, 1,5 km ver in zee.

FRABECO, een zustermaatschappij van de in Temse gevestigde scheepsbouwwerf BOELWERF n.v., overkoepelt de werken betreffende het stalen gedeelte van de tanks. De Aannemingsmaatschappij FRANCOIS-C.F.E., samensmelting van de vroegere ondernemingen FRANCOIS en C.F.E., staat in voor het verwezenlijken van de burgerlijke bouwkuud.

Elke eenheid bestaat uit een bekuiping waarin de opslagtanks zelf worden gebouwd.

De waterdichte bekuiping bestaat o.a. uit een 1,2 m dikke cilindrische slibwand in gewapend beton die doordringt tot in de bartoonse klei op -40 m en uit een vloerplaat van gewapend beton van 3,20 m hoog.

Het totaal volume beton verwerkt in de bekuiping bedraagt ongeveer 42.000 m³ per tank.

De opslageenheid zelf, is een soort reusachtige thermosfles. De binnenfles, een cilindrische tank met een doormeter van 72 m, 23 m hoog en met een inhoud van 87.000 m³, bestaat hoofdzakelijk uit ongeveer 1.000 t 9% nikkel staal. De nikkellegering en de speciale thermische behandelingen van deze hoogwaardige staalsoort maken de stalen tank bestand tegen de zeer lage temperatuur nl. min. -163°C. Bij deze temperatuur is het aardgas (lng = liquid natural gas) immers vloeibaar en kan als zodanig opgeslagen worden met een volumevermindering van 600 ten opzichte van de gasvormige toestand. Zonder nikkel zou het staal bij die temperatuur zo broos zijn als glas. 3.000 t 9% ni staal, geleverd door LA FABRIQUE DE FER DE CHARLEROI, ... een pracht van een referentie voor onze Belgische staalleveranciers.

De buitenwand van de thermosfles bestaat uit een eveneens cilindrische tank van zwaar gewapend en voorgespannen beton met een dikte van 0,9 m en langs de binnenkant bekleed met een 3,5 mm dunne stalen dichtheidsmantel. De sferische koepel van deze buitentank, heeft een stalen plaatstructuur van 16 mm dikte, radiaal en concentrisch verstevigd, waarop dan beton gegoten wordt.

Voor deze stalen dichtheidsmantel van de binnentank werd ongeveer 1.000 t staal per tank besteld en dit eveneens bij Belgische leveranciers.

De ruimte tussen beide tanks wordt voorzien van aangepaste isolerende materialen om aldus de verdamping van vloeistof te beperken.

De kwaliteit van de bouw van deze opslag wordt verzekerd door een zogenaamd O.I.C. (organisatie van inspectie en controle) systeem, eigen aan de ondernemer, die erover waakt dat in alle leverings- en fabrikatiefazen de nodige controles omtrent kwaliteit en conformiteit worden uitgevoerd en dat aldus kan waarborgen dat elk gebrek of elke fout ontdekt en hersteld wordt. Het spreekt vanzelf dat erkende controleorganismen ingeschakeld worden: SECO voor de burgerlijke bouwkunde, A.I.B. voor de metaalkonstruktie en VINCOTTE voor de uitrustingen.

De stalen gedeelten worden voorbereid en voor zover mogelijk gepre-assembleerd in de werkhuizen van BOELWERF n.v. te Temse, zusterfirma van FRABECO, partner in de Tijdelijke Vereniging FRABECO - Aannemingsmaatschappij FRANCOIS-C.F.E.

Deze buitengewone verwezenlijking voegt aan de in 1976 door BOELWERF opgedane ervaring bij de bouw van de LNG en vloeibare-stikstoftanks van de « peak shaving » installatie van DISTRIGAS te Dudzele, een zeer belangrijke en in België unieke referentie toe.



**2 uur sneller naar Groot-Brittannië
per Jetfoil (draagvleugelboten)
van de**

« Sealink »

**Zeevaartlijnen
Oostende-Dover/Folkestone**

- Ultra-snelle overvaarten (nl. in amper 1u.40) tussen Oostende en Dover met Jetfoils (draagvleugelboten). Treinreizigers/Voetgangers kunnen dank zij onmiddellijk aansluitende treinen zowel te Oostende als te Dover vanuit Oostende in \pm 3u.30 het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel in \pm 5 u.30 met inbegrip van de tijd nodig voor doeane- en paspoortkontrolle te Dover! Het aantal overvaarten per dag varieert van 5 in elke richting in de zomer tot 2 in elke richting in de winter.
- Zowel te Oostende als te Dover leggen de Jetfoils aan in de onmiddellijke nabijheid van de aansluitende treinen, waardoor een vlotte overgang van schip naar trein en omgekeerd in de hand gewerkt wordt.
- De tarieven die van kracht zijn op de « klassieke » schepen tussen Oostende-Dover/Folkestone zijn ook geldig op de Jetfoils mits betaling van een toeslag van 370 BF per enkele reis en per passagier vanaf de leeftijd van één jaar. Kinderen van 1-4 jaar betalen alleen de toeslag.
- Gezien de beperkte capaciteit van de Jetfoil (316 passagiers) is de reservering verplicht voor groepen (10 reizigers en meer) en aanbevolen voor individuele reizigers. Inderdaad reizigers zonder reservering worden slechts toegelaten voor zover er nog plaats openblijft en zij bij inscheping het Jetfoilsupplement betalen.
- Nadere inlichtingen kunnen bekomen worden bij de **R.M.T.**
30, Belliardstraat, 1040 Brussel - tel. 02/230 01 80
5, Natiënkaai, 8400 Oostende - tel. 059/70 76 01
- Biljetten zijn te verkrijgen in de voornaamste stations en bij de erkende reisbureaus.

Vague... à l'âme

Par (s) Saint Bernard du Spuikom

Etait-ce en rade d'Iquique, sur un quai de La Guaira ou dans les Isles? Je ne sais plus.

Quand je l'aperçus pour la première fois, il roulait sa large carrure au-dessus du flot humain qui déferlait dans le quartier des docks. Dans cette foule homogène, sa démarche chaloupée détonnait.

Je le revis un soir. Il paraissait déboussolé, laissé en rade par ces indigènes qui se calfeutraient dans l'atmosphère lourde de ce bouge, où il avait échoué, Dieu sait par quelle fortune de mer... Les pintes de tafia le faisaient sombrer lentement dans un autre monde.

Je ne savais rien de cet homme aux traits burinés. Soudain, sentant une présence, son regard étrange se fixa sur moi, et ses fascinants yeux très bleus me scrutèrent avec curiosité. D'emblée il me jugea apte à recevoir son plein de confidences.

Cet anachorète me confia qu'après avoir bourlingué toute sa vie, il avait volontairement jeté l'ancre dans cet univers exotique. Qu'en d'autres temps, il avait tenu la barre, lutté contre vent et marée pour mener son existence à bon port.

Qu'il avait alors le vent en poupe et était seul maître à bord. Qu'il sut nager entre deux eaux, garder un cap sans relâche ou prendre le large quand un écueil émergeait à l'horizon. Figure de proue d'une autre époque, il n'avait jamais perdu le nord. Combien de fois ne s'était-il remis à flot; n'avait-il mis les voiles pour se garder des passes hostiles.

Au cœur des pires avaries, quand les rats quittent le bord, il sut encore gagner la haute mer.

Un sombre jour, il accosta en un dernier port. Il dut abandonner son havre et sa raison de vivre. Il perdait corps et biens.

C'est pourquoi il avait échoué ici, sans port d'attache, à la dérive.

Au terme de sa longue croisière, il étalait la nostalgie du calme après la tempête. Conscient, peut-être, d'avoir assumé son destin. Mais il lui restait certes encore de nombreuses escales pour écouler ses souvenirs. Car lui au moins, il en avait!

Un soir, il largua ses amarres et s'estompa dans la brume, roulant et tanguant comme autrefois...

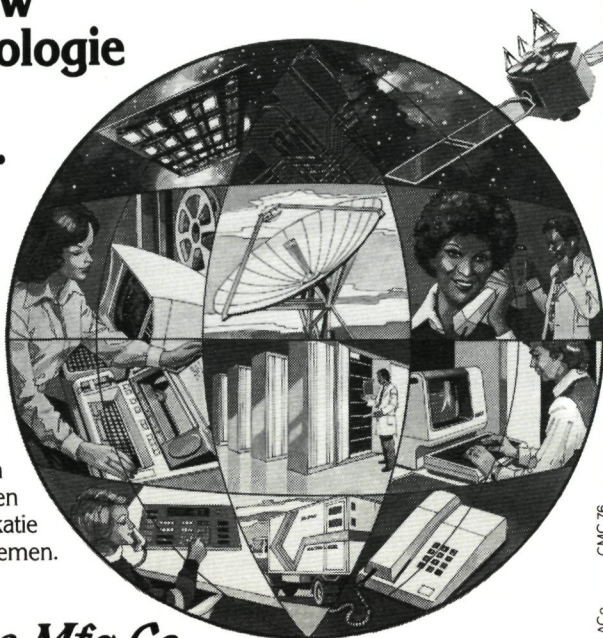
Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

Een eeuw Belgische spitstechnologie in communicatie op wereldvlak.

- Openbare telefonieschakelsystemen
- Telex- en datatransmissiesystemen
 - Telefoon toestellen
- Lijn- en radiotransmissiesystemen
- Navigatiesystemen voor de luchtvaart
 - Informatiesystemen
- Systemen en uitrustingen voor de mechanisatie van het postwezen
- Automatiseringssystemen voor financiële instellingen
- Draden en kabels voor communicatietoepassingen
- Systemen en uitrustingen voor private communicatie
 - Beveiligingssystemen.



Bell Telephone Mfg Co

Naamloze vennootschap – Een Belgische vennootschap geassocieerd met I.T.I.

Francis Wellesplein 1 – B-2000 Antwerpen – Tel.: 03/237.17.17 – Telex: 72128 bella b

Steken en knopen

Door J.B. Dreesen

In onze maritieme taal spreken we van STEKEN en KNO-PEN als een onderdeel van een grote familie, het SCHIE-MANNEN. Tot diezelfde familie behoren verder nog; de TAKELINGEN; de BINDSELS; de NAAIINGEN; de SPLIT-SEN; het TREZEN en SMARTEN; het KLEDEN; het slaan van PLATTINGEN en MATTEN; het ZEILNAAIEN en het maken van VERFRAAIINGEN.

Er bestaat een verschil tussen een *steek* en een *knoop*, al worden deze twee termen in ons hedendaags taalgebruik vaak door elkaar gebruikt. De Engelsen spreken van BENDS en HITCHES. KNOTS wordt door hen gebruikt in de betekenissen van ons *schiemannen*, bijv. « KNOTS and SPLICES ». In de Franse marinetaal wordt er geen onderscheid gemaakt, men gebruikt uitsluitend het woord « NOEUD ». In het Duits spreekt men, uiteraard lijk in het Nederlands, van « STEKKEN und KNOTEN ».

Hoe zit dat nu met het verschil tussen *steken* en *knopen*? Een *steek* wordt *gelegd*, met één uiteinde van een touw of tros, op, aan of rond een ander touw, een ring, een rondhout, een reling of enig ander vast of los scheepsdeel. Een *knoop* daarentegen wordt *gemaakt* met de STRENGEN van een touw of tros. Hierbij worden de strengen losgedraaid om ze daarna op een bepaalde wijze terug in mekaar te weven. Er zijn verschillende soorten knopen. Zij worden ingedeeld naar vorm, omvang en gebruik. Zo ook zijn er verschillende *steken*, die op hun beurt genoemd worden naar uitzicht of gebruik.

Een eerste vaststelling is, dat steken *gelegd* worden en men knopen *maakt*. Bovendien zijn, volgens de voorgaande definitie, steken van *tijdelijke aard* dan knopen. We kunnen ook even nagaan in hoeverre het verschil tussen steek en knoop in de benaming ervan tot uiting komt.

Voor een opsomming van de steken en knopen baseren we ons op de lijst die voorkomt in het kleine, handige boekje SCHIEMANSWERK door J.H. Coolhaas, dat in 1952 zijn 7de druk beleefde. Na het overlijden van de auteur werd het niet meer herdrukt. De verduubelingen en/of varianten die op deze lijst voorkwamen werden niet hernomen. Taalkundig bestaat er geen verschil tussen een « paalsteek » en een « dubbele paalsteek ».

In hoofdstuk II - De steken - lezen we:

1. de MARL PRIEMSTEEK - (E. Marline spike hitch - Fr. Noeud de Tresillon - Duits. Marlspekerstich.)
2. de PLATTE KNOOP - (E. Reefknot - Fr. Noeud plat - Duits. Reffknöten.)
3. de HIELINGSTEEK - (E. Carrick bend - Fr. Noeud de tisserand double - Duits. Trossenstek.)
4. twee HALVE STEKEN - (E. Two half hitches - Fr. Deux demi-clefs - Duits. Zwei halbe schiläge.)

5. de SCHOOTSTEEK - (E. Sheet bend - Fr. Noeud d'écoute - Duits. Schotstek.)
6. de MASTWERP- of WORP - (E. Clove hitch - Fr. Demi clef à capeler - Duits. Webeleinstek.)
7. de TOPSTEEK - (E. Masthead knot - Fr. Noeud de capelage - Duits. Toppstek.)
8. de HALVE KNOOP - (E. Overhand knot - Fr. Demi-noeud - Duits. Halbe knöten.)
9. de ACHTKNOOP of VLAAMSE STEEK - (E. « Figure-of-eight » knot - Fr. Noeud en huit - Duits. Achtknöten.)
10. TWEE ZOETELIEFJES - (E. Fisherman's knot - Fr. Noeud de pêche - Duits. Fischerstek.)
11. de TROMPETSTEEK - (E. Sheepshank - Fr. Noeud de jambe de chien - Duits. Lange trompete.)
12. de WERPANKERSTEEK - (E. Fisherman's bend - Fr. Noeud d'étagure - Duits. Draggensstek.)
13. de BOEIREEPSTEEK - (E. Buoy-rope-knot - Fr. Noeud d'orin - Duits. Bojereepsstich.)
14. de PAALSTEEK - (E. Bowline knot - Fr. Noeud de chaise simple - Duits. Pahlstek.)
15. de TIMMERSTEEK - (E. Timberhitch - Fr. Noeud de bois - Duits. Balkenstich.)
16. de NEKSLAG - (E. Blackwall hitch - Fr. Noeud de croc - Duits. Einfacher Hakenschlag.)
17. de ENGELSE KINK - (E. Cat paw - Fr. Noeud de gueule de raie - Duits. Trompete.)
18. de MARLSTEEK - (E. Marlinghitch - Fr. Noeud de ferlage - Duits. Marlstich.)
19. de STOPPERSTEEK - (E. Rolling hitch - Fr. Amarrage à fouet - Duits. Kneifstich.)
20. de SLIPSTEEK - (E. Slipknot - Fr. Noeud largable - Duits. Schlippknöten)

De meeste namen eindigen op « steek », enkele uitzonderingen buiten beschouwing gelaten. De MASTWOP werd vroeger de WEEFLIJNSTEEK genoemd en de TWEE ZOETELIEFJES lopen bij ons ook als de VISSERSSTEEK te boek.

Daarnaast zitten een paar grotere afwijkingen in deze lijst. Zo spreekt men er van een HALVE KNOOP, een ACHTKNOOP en een PLATTE KNOOP. Wat hebben die met « Steken » te maken?

We beginnen met de *halve knoop*. In feite is dit geen knoop. Hij vormt echter een onderdeel van sommige steken of knopen, zoals bijvoorbeeld de twee zoeteliefjes en het eerste deel van de platte knoop. Aan wal wordt hij door de landrotten gebruikt om op het einde van een verpakkingstouwte een knoop te leggen, tegen het uitrafelen. Aan boord van een schip is het gebruik ervan te mijden. Om een TAMP - het uiteinde van een touw of tros - van uitdraaien te behoeden zal men bij voorkeur een van de takelingen met lijn- of

zeilgaren, of een SPAANSE TAKELING gebruiken. Om te voorkomen dat het eind van een tros door de schijf van een blok zou lopen legt men hierop een *achtknoop*. Die valt breder uit dan de halve knoop en is, nadat hij hard werd aange- trokken, gemakkelijk te lossen. De halve knoop daarente- gen is, eens dat hij stijf is aangehaald, bijna niet meer los te krijgen. De *achtknoop* noemde vroeger de VLAAMSE STEEK. Het is enkel toen het verschil tussen steek en knoop begon te vervagen dat men hem naar het uitzicht- en waar- schijnlijk ook onder invloed van het Frans en het Engels- een achtknoop ging noemen. Dit moet vanaf 1952 gebeurd zijn, want J.H. Coolhaas noemde hem in zijn boekje nog *vlaam- se steek* of *achtknoop*. In later handleidingen komt nog uit- sluitend de term *achtknoop* voor.

Blijft nog de *platte knoop*. Waarom hij « knoop » werd ge- naamd maar bij de steken werd ingedeeld is voorlopig nog onduidelijk. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het feit dat het de enige steek is die met beide uiteinden wordt ge- maakt en aangetrokken. Hij wordt algemeen gebruikt om pakken, rollen of bundels samen te binden. In zee wordt hij enkel gebruikt om de zeilen samen te binden bij het reven of opdoeken. Hij mag onder geen enkele omstandigheid ge- bruikt worden als een verbinding tussen twee einden. Zijn de twee einden van ongelijke dikte, of is een eind harder of zachter dan het andere eind, dan gaat hij onvermijdelijk slip- pen. Het gemakkelijk loskomen maakt hem zo handig bij het reven. De Engelsen noemen hem ten andere nog steeds « a REEFKNOT ». Er zijn in de loop van de eeuwen meer men- senlevens op zeer verloren gegaan door het gebruik van een platte knoop dan door het gebruik van een dozijn andere knopen.

Men kan nog opwerpen dat ook bij het leggen van de

schootsteek de twee einden gebruikt worden. Oorspronke- lijk werd deze steek uitsluitend gelegd op de schoothoek van een zeil, vandaar zijn naam. Met het verdwijnen van de zeilvaart ging men hem ook voor andere doeleinden gebrui- ken. Hij had als voordeel dat hij, zelfs als er veel kracht op was gekomen, gemakkelijk kon los gemaakt worden. Buiten zijn oorspronkelijk gebruik, om een eind tros of lijn op een oog van ongeveer gelijke dikte te zetten, wordt hij ook ge- bruikt om de neerhaler van een vlaggelijn op een vlag te ste- ken, als hiervoor musketons ontbreken.

Hij kan ook gebruikt worden om twee einden, van ongeveer gelijke dikte op elkaar te steken.

Een zelfde opmerking, als opgeworpen voor de schootsteek, zou ook kunnen gemaakt worden voor de hie- lingsteek, die gebruikt wordt om twee zwaardere trossen, bijv. sleeptrossen op elkaar te *hielen*. Maar ook hier vormt men met het einde een bocht en werkt dan het andere einde over en onder die bocht, tot wat men de bijna perfecte knoop zou kunnen noemen. Het principe van al de andere steken, werken met één uiteinde, blijft ook hier behouden. Nog even over de *hielingsteek*. Deze steek is de sterkste van de steken, gemakkelijk te leggen, symmetrisch, slipt niet gemakkelijk zelfs wanneer hij nat is, trekt zich niet te vast en kan gemakkelijk gelost worden. Slechts één nadeel, hij is ta- melijk omvangrijk. Om al de genoemde voordelen wordt hij bijna uitsluitend in zwaardere trossen gebruikt. De hie- lingsteek kreeg zijn naam van het bij ons minder gekend werkwoord HIELEN, dit is twee kabels op een bepaalde ma- nier aan elkaar verbinden, op elkaar steken. De naam STEEK komt van een van de vele betekenissen in onze taal van het werkwoord STEKEN. Hiermee wordt, onderandere, de handeling aangegeven van een tros met een andere te verbinden.



EEN UITSCHIETER

**IN DE GRAFISCHE
INDUSTRIE**



Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamdrukwerk, Handelsdrukwerk.

De Venetiaanse vloot

Door A. JACOBS

In de 15de eeuw was Venetië de machtigste zeemogendheid ter wereld, en de dertig meter lange galei « BUCENTAURUS » was het vlaggeschip van de republiek. Ze was versierd met prachtig beeldhouwwerk, en boven het rode baldakijn wapperde de enorme vlag met de gevleugelde leeuw, het zinnebeeld van sint Marcus. Als boegbeeld fungeerde vrouwe Justitia met zwaard en weegschaal als onafscheidelijke attributen.

Venetië was voor zijn welvaart van de zee afhankelijk. Het behield zijn macht door oorlogsvoering en intensief koopvaardijverkeer, respectievelijk met de slanke oorlogsgalei en met het rond gebouwde koopvaardijship.

De oorlogsgaleien werden door riemen en zeilen voortbewogen en waren beweeglijker dan de koopvaardijships. Ze werden in opdracht van de staat gebouwd, terwijl de koopvaardijships uitsluitend te danken waren aan particulier initiatief. Die logge koopvaarders waren driemaal zo lang als ze breed waren en bereikten een gewicht van wel 600 ton. Toch waagden de Venetianen zich ermee op de oceanen, op zoek naar wijn van Kreta, suiker, katoen en graan uit Egypte en koper, zilver en laken uit Engeland en Vlaanderen. Driehonderd jaar lang, van 1200 tot 1500 was Venetië de onbetwistbare meester in het oosten van de Middellandse zee. De Venetianen verdienden hun sporen in de kruistochten met hun strijd tegen de Turken. Hun scheepsbouw en hun handel met het Oosten maakten Venetië tot de machtigste stad uit die tijd.

Het ligt voor de hand dat aan die bloei een hele evolutie is voorafgegaan. Reeds in de 10de eeuw dreven de Venetianen handel langsheen de hele Adriatische kust en in het oosten van de Middellandse zee, waar een welige ruilhandel met de mohamedanen tierde. Reeds voor het einde van de 11 eeuw was Venetië een rijke stad met druk bevaren kanalen. Bij het begin van de kruistochten stelden de Venetianen zich neutraal op vanwege hun handelsbetrekkingen met de mohamedanen. Maar hun grootste concurrenten, Genua en Pisa hadden brood gezien in betrekkingen met de pas gevormde Christelijke Staten. Ze bewogen zich daardoor op terrein dat voordien aan Venetië toebehoorde. Zo moesten de Venetianen op de duur toch kleur bekennen. Godfried van Bouillon vroeg proviand en maritieme steun voor zijn bezettingsleger en Venetië stelde tachtig galeien en honderd andere schepen ter beschikking.

Na de dood van Godfried van Bouillon vielen de Venetianen de haven van Haifa aan. Die werd slechts na een zeer hardnekkige strijd veroverd. In ruil voor hun maritieme steun eisten de Venetianen handelsrechten, ontheffing van tol en belastingen, en het gebruik van de Venetiaanse maten en gewichten. Zo creëerden ze voor de komende eeuwen een niet te onderschatten handelsmarkt.

Na de verovering van Constantinopel, waar ze een afgrijselijk bloedbad aanrichtten, kwamen de Venetianen op handelsgebied pas helemaal aan de top. Twee en een halve

eeuw lang zouden zij de vaarroutes in het oosten van de Middellandse zee controleren, mede door de verovering van strategische punten langs de kust van de Egeïsche zee en van Klein Azië. De Venetianen hadden nu belangen te verdedigen in alle windrichtingen: aan de Zwarte zee en in de Krim in het noorden, in Syrië, Egypte en Barbarije in het oosten en het zuiden, en in Spanje, Frankrijk en Vlaanderen in het westen. Ze verhandelden ontelbare soorten koopwaar en waren voortdurend bezig met het creëren van zo lucratief mogelijke vaarroutes.



In 1423 telde de Venetiaanse koopvaardijvloot ongeveer 3300 schepen.

In de 14de en in het begin van de 15de eeuw was de kog het meest voorkomende type schip. De kog was een vierkant getuigde eenmaster en voor- en achterkasteel bevonden zich ver boven het water. Met hun 300 ton waren de koggen log en traag, maar zeer economisch en bijna onverwoestbaar. Na verloop van tijd werd ook gebruik gemaakt van de kraak, een gemodificeerde kog; vierkant getuigd, maar met drie masten. Kraken hadden vijf, acht of tien zeilen, wat ze uiterst wendbaar maakte. Ze waren ook afdoende bewapend om zeerovers van het lijf te houden.

De grote galeien voerden op het einde van de 15de eeuw drie latijnzeilen. Ze waren goed bemand en voeren in konvooi, wat hen een grote gevechtswaarde gaf. Als de nood zich liet gevoelen vorderde men ze op als oorlogsschip.

Een Venetiaan die ik niet hoef voor te stellen is Marco Polo. De legendarische reizen van deze koopman maakten hem tot de meest vermaarde zeevaarder die Venetië ooit heeft voortgebracht.

Aan het einde van de 15de eeuw braken voor Venetië de zorgen aan. De Turken ambieerden expansie en de Venetianen moesten hun beste beentje voorzetten om die opdringerige lieden het hoofd te bieden.

Ondertussen hadden ze, als tour-operators avant la lettre een nieuwe goudmijn aangeboord. Ieder jaar rustten ze de twee grootste galeien volledig uit voor reizen naar het Heilig Land. Voor vijftig dukaten kreeg je een complete reis naar Jeruzalem, de belastingen en heffingen van de Saracenen inbegrepen.



De Venetiaanse galeien van de 16de eeuw waren lang en laag. Dit had als nadeel dat de golven bij ruwe zee over het dek spoelden, wat soldaten en roeiers in gevaar bracht. Ze waren echter wel sneller dan hun Turkse belagers, wat een niet te versmaden bonus werd als het oorlogstij in hun nadeel keerde.



In die tijd vocht men de meeste zeeslagen uit op korte afstand. Man tegen man. Het kwam erop aan het vijandelijke schip midscheeps te rammen en te gelijktijd de vijand de volle laag te geven met het geschut. Precies in het midden van het geschutsdek stond dan ook een enorm kanon van 2250 Kg. Het werd met schroot geladen en slechts op het allerlaatste moment afgevuurd. Links en rechts van dat monster stond lichter geschut.

De gewone roeisnelheid was drie knopen, maar de Venetianen waren zo goed getraind dat ze zeven knopen uit hun schip konden halen. Bij gunstige wind kon een eenzeilige boot wel twaalf knopen bereiken.

De Venetianen leverden vele gevechten met de Turken en moesten verscheidene zware nederlagen incasseren, waarvoor ze hun falende zeelui met een ongekende wreedheid straffen. Het zag er naar uit dat ze als zeemogendheid hadden afgedaan. Een krachtmeting drong zich op. In een der grootste zeeslagen uit de geschiedenis van de maritieme oorlogsvoering zouden Venetianen en Turken elkaar de macht in het Middellandse zeegebied betwisten.

In de slag bij Lepanto (1571) stonden de galeien van het

Turkse rijk tegenover die van het christelijke Europa: Venetië en zijn bondgenoten.



Pius V had de Spanjaarden en de Venetianen zover weten te krijgen dat ze hun voortdurende geschillen hadden opgeschort om samen de strijd aan te binden tegen het Turkse gevaar. Ze kwam het dat in de lente van 1571 een woud van masten de haven van Messina vulde. Het was de machtigste vloot die ooit door Europeanen was bijeengebracht.



Ze bestond uit 213 oorlogsschepen, waaronder 111 van Venetië zelf. Spanje leverde 81 schepen en de paus was goed voor een flottielje van 12 galeien. Genua, Savoye en de Johanniterorde namen elk met drie schepen deel. In deze vloot beschikte men onder meer over zwaar bewapende galeien en galjassen; de galeien hadden elk drie kanonnen en de galjassen hadden er wel dertig op voor- of achterdek.

Op een nacht voer een zwartgeschilderd schip langs de vloot en verdween bij dageraad op dezelfde eigenaardige wijze als het gekomen was. Later bleek dit het schip van de piraat Karakoch te zijn geweest. Hij was in opdracht van de sultan de vloot komen tellen en hij had gepeild naar de bewapening. De opperbevelhebber van de vloot, Don Juan van Oostenrijk, had vertrouwen in een gunstige afloop, alhoewel de vijand wat schepen betrof numeriek in de meerderheid was. Aan goede leiding was er ook geen gebrek: Marc Antonia Colonna en de Genuëes Gian Andrea Doria bevonden zich onder de stafofficieren, en de twee succesvolle aanvoerders, Don Juan de Cardonna en Don Alvaro de Bazan behoorden tot het commandantenbestand. Maar zo subliem als de bewapening en de kwaliteit van de Venetiaanse schepen was, zo pover was het gesteld met de scheepsbemanningen. Venetië had een beroep moeten doen op al zijn reserves en had het dan nog overblijvende tekort aangevuld met onervaren personeel. Na een eerste inspectietocht zei Don Juan terecht dat hij er niet erg gerust in was om met zo'n bemanning een zo belangrijke zeeslag te moeten leveren.



Het uiteindelijke doel was de verovering van het eiland Cyprus, waar de havenstad Famagusta een verbeterd en ongelijke strijd tegen de Turken voerde. Eerst diende er echter afgetrokken met de grote Turkse armada, die de Venetiaanse bezittingen aan de Griekse kust onder schot hield.

Op 16 september vertrok de vloot uit Messina en op 7 oktober kregen de vloeten elkaar in het vizier. Een treffen was onvermijdelijk.

De vloot van de liga splitste zich in vier grote formaties: een linker- en een rechtervleugel, een centrum en een reserve. Het centrum telde 64 galeien, waaronder het vlaggeschip van Don Juan, de « Real ». De linkerflank was samengesteld uit 53 galeien, waarvan 41 Venetiaanse. De rechterflank, onder het bevel van Andrea Doria, was 54 galeien sterk en de achterhoede bestond uit 38 galeien. Ook de Turkse armada was in vier eskaders verdeeld.

Aanvankelijk verschilde de tactiek van de twee vloeten wat de veroordeelden betrof. De roeiers op de christelijke galeien waren niet gebreed en men had ze in ruil voor hun aandeel in de strijd de vrijheid beloofd. De Turkse roeiers hadden een extra paar boeien om, opdat ze alleen maar aan roeien zouden denken. Toen Ali Pasja, vanop zijn vlaggeschip « Sultana » in het midden van de vloot, de imposante christelijke armada zag, beloofde hij ook de vrijheid aan zijn roeiers. Beide kampen waren dus tot het uiterste gemotiveerd. Pasja beschikte bovendien over doorwinterde piraten en zeelui.

De grootste zeeslag die ooit door galeien zou worden geleverd kon beginnen. Don Juan in volle uitrusting stak een

kruis omhoog en riep de Spanjaarden toe: « Mijn kinderen, wij zijn hier zoals de hemel het beschikt, om te overwinnen of om te sterven! »

De Sultana opende het gevecht met een eerste schot, prompt beantwoord door de Real. Aan beide zijden sneuvelen honderden manschappen. Omstreeks twee uur in de namiddag waren de Turken aan de verliezende hand. De linkervleugel van de christenen had de Turkse galeien omsingeld en een afslachting was onvermijdelijk. Om vier uur was de strijd beslecht. Ali Pasja was gesneuveld. De Turkse galeien werden geplunderd. Een aantal schepen kon echter naar Lepanto ontkomen. Beide partijen hadden enorme verliezen geleden. De christenen verloren 7600 manschappen en 13 galeien. Het mohamedaanse verlies lag veel hoger: 30.000 man, 240 schepen, de gevangenneming van 3000 mohamedanen en de bevrijding van 15000 christelijke galeislaven.

Alhoewel de christenen de strijd hadden gewonnen, had het treffen zijn uiteindelijke doel niet bereikt; Cyprus werd niet heroverd. Wel brak er een tijdperk van relatieve vrede aan. Zowel de winnaar als de verliezer likten hun wonden. De financiële inspanningen waren voor de Venetianen te groot geweest. Venetië kwam er nooit meer bovenop. Inflatie en gebrek aan grondstoffen deden het ooit zo vermaarde Arsenaal van Venetië ter ziele gaan.

Het moest zijn hegemonie in het Oosten definitief afstaan aan de Hollanders en de Engelsen.

Na de bezetting door Napoleons troepen in 1797 werd Venetië systematisch geplunderd.

BIBLIOGRAFIE - BIBLIOGRAPHIE

J. DELMELLE. Histoire de la Navigation et des Ports Belges

Dès que la légende cède la place à l'histoire, que voit-on si non des barques sillonner nos rivières, nos fleuves et cette Mer du Nord au-delà de laquelle, on le sait déjà, se développe une autre terre : l'Angleterre.

Les relations de l'homme avec la grande eau remontent aux origines. Elles se sont maintenues à travers les siècles, sous le signe de l'aventure et sous celui du changement.

Ce qui n'a cessé de changer, c'est le bateau. On s'en rendra compte en lisant l'ouvrage que Joseph Delmelle a consacré naguère, chez l'éditeur P. Legrain (rue Simonis, 53, 1050 Bruxelles), à notre marine. Des « peikhas » gauloises aux hydroptères de notre Régie des Transports Maritimes - qui assurent la traversée Ostende Douvres ! - en passant notamment par les hautes et lourdes nefs du moyen âge, les prestigieux voiliers du XIXe siècle et les superbes transatlantiques du nôtre, que de progrès n'ont pas été réalisés ?

Le bateau a été perfectionné. Son évolution a traversé des générations de marins courageux, décidés, héroïques lorsque la situation exigeait d'eux qu'ils se dépassent. Ces marins, nous les voyons vivre aux pages de ce livre. Ils cinglent, à bord de leurs navires, jusqu'aux extrémités connues du monde. A l'époque de la « Compagnie d'Ostende », ils poussent jusqu'aux Indes et jusqu'en Chine. Certains d'entre eux écrivent d'authentiques romans. Ainsi en est-il, par exemple, de Charles-François de Croix, seigneur de Franc-Waret, dans le Namurois, qui devient vice-roi du Mexique !

A côté des marins de haute mer, il y a l'armée de ceux qui naviguent sur les eaux intérieures. Ils ne sont pas oubliés. On voit s'étendre progressivement le réseau de nos canaux. Ceux-ci, reliant entre elles nos rivières, mettant nos fleuves en communication entre eux, représentent le système sanguin de notre économie. Et ils rendent nos régions solidaire les unes des autres : Anvers n'aurait pas l'importance qui est la sienne s'il n'avait, pour alimenter son trafic, Liège et Bruxelles, Gand et Charleroi.

Copieusement illustré, le beau livre de Joseph Delmelle éclaire successivement tous les aspects de l'histoire maritime de la Belgique. Il évoque cette longue affaire, au demeurant fort pénible, ayant finalement débouché sur le rachat du péage de l'Escaut. Il nous raconte le voyage de la *Belgica* au pôle Sud. Il ne manque pas de rappeler les fastes de notre « Marine royale »... dont notre actuelle « Force Navale » est en quelque sorte l'héritière.

Ce très bel ouvrage vient à son heure. La Belgique a été souvent confrontée à la difficulté, voire au malheur, et l'histoire de ses petits bateaux et de ses grands marins est pleine d'enseignements... qu'il serait utile de méditer.

L'intérêt de ce volume est renforcé par l'agrément d'un style clair, aisé, qui en rend la lecture aussi agréable qu'enrichissante.

Cet ouvrage est en vente dans toutes les bonnes librairies. Relié, il est présenté sous couverture cartonnée et sous jaquette en quadrichromie. Il comprend 170 pages et plus de 100 illustrations, dont beaucoup sont inédites. Prix : 895 F.

J. DEMELLE. Quand les rails luisaient de peur...

Une première édition de ce livre ayant obtenu le Prix littéraire du Directeur Général de la S.N.C.B. en 1968 a été rapidement épuisée et bien des demandes n'ont pu être satisfaites. C'est pourquoi les EDITIONS DRICOT ont décidé d'en assurer la réédition.

Le 10 mai 40, c'est la guerre et, 18 jours plus tard, la capitulation, l'occupation et la naissance d'une résistance qui, peu à peu se durcit. Le héros de J. Demelle se spécialise dans le sabotage des lignes de chemin de fer et vit une série d'aventures dangereuses...

« Une fresque de la résistance sur le réseau belge... Lutte sournoise et sans merci qui a usé l'énorme machine de guerre allemande et contribué puissamment à la victoire... »

(Roger Ferlet, dans la Vie du Rail, Paris)

« Dix fois, vingt fois, le jeune homme est sur le point d'être arrêté. Mais la chance est son alliée. Il ira jusqu'au bout de son devoir, jusqu'au bout de la victoire... »

(Maurice Monnoyer, dans Nord Eclair, Roubaix)

« Cet ouvrage éminemment intéressant se termine par un déchirement sentimental qui lui donne un véritable reflet humain... »

(Georges Sion, dans L'Echo de la Dendre, Ath)

Le volume s'obtient par virement de la somme de 175 F

— au C.C.P. 000-0088794-39 des EDITIONS DRICOT, place de la Résistance 12, 4020 LIEGE

— au C.C.P. 000-732995-63 de l'auteur : J. DELMELLE, rue Wauwermans 20, 1030 BRUXELLES.

SANDAHN (Bertil). Middle English Sea Terms.

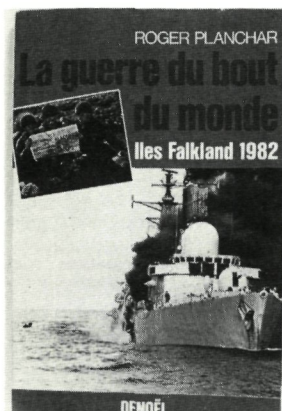
Volume III : **Standing and Running Rigging**. Uppsala, 1982. 8° kl., XV - 194 blz. (Acta Universitatis Upsaliensis. Studia Anglistica Upsaliensis, volume 42). Prix : onbekend.

In 1951 verscheen te Uppsala (Zweden) het eerste deel : « **The ship's Hull** » ; in 1958 liet de auteur een tweede deel afdrucken, ditmaal over : « **Masts, Spars and Sails** ». Zelfs een vierde deel plant B. Sandahl voor de toekomst, nl. over « **Cordage and Equipment** », met inbegrip van boten met hun tuitage samen met 50 scheepstermen.

Uiteraard betreft het hier een verklarend naslagwerk over Engelse marintermen en is het boek geschikt voor bibliotheken.

R. PLANCHAR. La guerre du bout du monde (Ile Falkland 1982)

Paris, Ed. Denoël, 1 vol., 208 p., format 15 x 23 cm, hors texte de 12 p., sous couverture illustrée et pelliculée, 578,- Fr.



Le lecteur belge et plus particulièrement le lecteur de Neptunus lira avec intérêt le nouveau livre du CPF(R) Roger Planchar: **La Guerre du bout du Monde Iles Falkland 1982.**

Il le trouvera sans doute passionnant, ce livre, qui répond aux questions restées sans réponses et qui retrace le déroulement des événements sur les plans opérationnels et politiques que nos informations habituelles n'avaient pas jugé utile de nous donner.

Le 2 avril 1982, des troupes argentines débarquent à Port Stanley, capitale des îles Falkland où vivent 1 850 sujets britanniques et 700.000 moutons. Une guerre surprenante a commencé. Elle va durer deux mois et demi, et causer de part et d'autre, de nombreuses pertes en hommes et en matériel.

Le conflit oppose deux nationalismes - argentin et britannique - deux principes - le fait accompli et le respect du droit, deux personnalités - Margaret Thatcher, la Dame de fer, et le général Galtieri, chef de la junte de Buenos-Aires, deux armées - l'une proche de ses bases et bien équipée - l'autre

inférieure en nombre et en matériel, à des milliers de kilomètres de chez elle, mais supérieurement entraînée et animée d'une farouche volonté de vaincre.

Ce livre, puisé aux meilleures sources, fait revivre les semaines où le monde a eu les yeux fixés sur un archipel perdu dans l'Atlantique sud. A la fois récit minutieux des opérations et explications claires des enjeux militaires, politiques et idéologiques, il est le seul ouvrage paru en français sur la première guerre occidentale depuis quarante ans.

Un livre d'actualité maritime qui ne vous décevra pas, un livre que je vous recommande chaudement.

J.C.L.

L'AUTEUR :



Roger Planchar, âgé de cinquante-huit ans, d'origine liégeoise, fut officier de marine. Résistant, il s'engage à la Libération dans la section belge de la Royal Navy et sert à bord de plusieurs destroyers. Capitaine de frégate dans la marine belge, aujourd'hui dans le cadre de réserve, il fut président national de l'Association des officiers de réserve de la Force navale belge. Il est également chroniqueur dans des journaux et revues maritimes. Grâce à sa qualité d'ancien de la Royal Navy, Roger Planchar a eu accès à des archives et des documents d'un exceptionnel intérêt.

Avez-vous déjà la « Cravate force navale » ?

Pour seulement 310,- fr. + 25,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een « Zeemachtdas » ?

Voor slechts 310,- fr. + 25,- fr. verzendingskosten

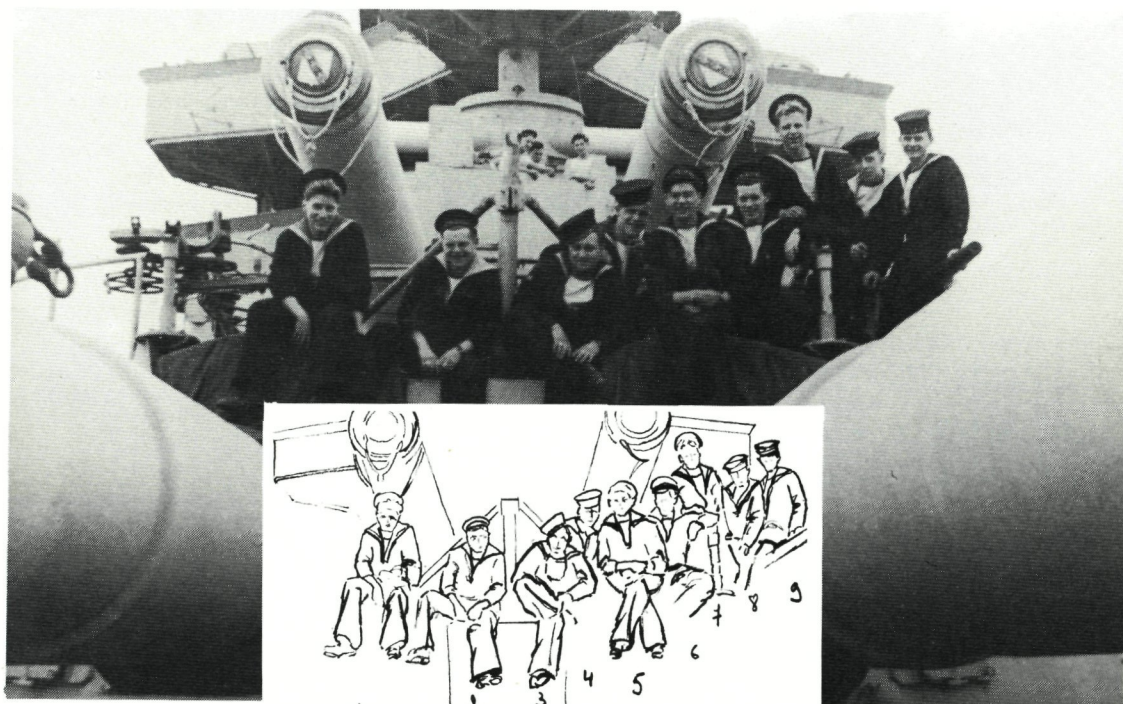
Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

KENT U ZE NOG ?

Een deelgroep telegrafisten van de
5de PROMOTIE ONDEROFFICIEREN
VAN DE ZEEMACHT

LES CONNAISSEZ-VOUS ENCORE ?

Un groupe de télégraphistes de la
5ème PROMOTION DE SOUS-OFFICIERS
DE LA FORCE NAVALE



1. G. JACOBS. Eerste Meester Chef bij NAVCENMED. / Premier Maître Chef au NAVCENMED.

2. DEMEUR. Waarschijnlijk overleden. / Probablement décédé.

3. DE MEYER. Werkt bij BAYER in ANTWERPEN. / Travaille chez BAYER à ANVERS.

4. MEDARD. Verliet de Zeemacht na niet slagen Brevet III. / A quitté la Force Navale après n'avoir pas réussi le Brevet III.

5. J. DURLINGER. Eerste Meester Chef in de Mijnenbestrijdingsschool. / Premier Maître Chef à l'Ecole de guerre des Mines.

6. EVRARD. Overgegaan naar de rijkswacht. / Muté à la gendarmerie.

7. GODAERT. Week uit naar de USA, waarschijnlijk overleden. / Emigré aux USA, probablement décédé.

8. F. ISTACE. Voortijdig op pensioen gegaan, woont in TROIS PONT. / Pensionné, habite à TROIS PONT.

9. P. DEMOULIN. Voortijdig op pensioen gegaan, woont in BOSSU. / Pensionné, habite à BOSSU.

De 10de man, Stef Lievens, was de man die de foto nam, hij overleed aan een hartaanval tijdens een vakantie in Spanje, voorjaar 1983.

Dit was de eerste sessie radiotelegrafisten die in PORQUEROLLES bij TOULON, tussen 1 juni 1950 en november 1950, hun brevet opleiding kregen.

De foto werd genomen aan boord van de « LORRAINE » in TOULON. Dit vaartuig werd gebruikt als opleidingsschip van de Franse Marine-artillerie.

Le dixième homme Stef Lievens, est celui qui a pris la photo, il décéda des suites d'un accident cardiaque pendant ses vacances en Espagne en 1983.

C'était la première session de radiotélégraphistes qui stationna à Porquerolles près de Toulon entre le 1er juin 1950 et le 30 novembre 1950, et y obtint son Brevet 4.

La photo a été prise à bord du « LORRAINE » à Toulon. Ce navire était utilisé comme bâtiment d'instruction de l'artillerie marine française.

Een tweede deelgroep telegrafisten van dezelfde promotie vervoegde zich te Porquerolles bij de telegrafistenkursus die liep van 1 augustus 1950 tot 31 januari 1951.

Deze groep bestond uit :

Un deuxième groupe de volontaires de la même promotion a rejoint Porquerolles pour le cours de radiotélégraphistes du 1 août 1950 au 31 janvier 1951.

Ce groupe était constitué de :

GUY ANGELY. Naar ZAIRE vertrokken als marconist. / Parti au ZAIRE comme marconiste.

Denis VERMEIR. A.1. radiotechnicus geworden. / devenu radio-technicien A.1.

R. CHEVALIER. Waarschijnlijk nog bij de Rijkswacht ? / Probablement encore à la gendarmerie ?

Armand PONJAERT. Eerste Meester Chef radiotelegrafist. / Premier Maître Chef radiotélégraphiste.

Edgard PAUWELS. Zonder verder nieuws ? / Sans nouvelles ?

André DEPOOTER. Opperreester radiotelegrafist. / Maître Principal radiotélégraphiste.

Met hartelijke dank aan JO JACOBS en ANDRE DE-POOTER voor de foto en de inlichtingen.

J.B. Dreesen

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE EERSTDAAGS OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalstdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halstdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 25 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten!!!



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 25 F de frais de port.

ERE- en STEUNABONNEMENTEN • ABONNEMENTS D'HONNEUR ET DE SOUTIEN

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
De Heer Minister van Landsverdediging
Vice-Amiral SCHLIM A., Chef d'Etat-Major de la
Force Navale

Fregatkapitein (R) ALDERWEIRELDT E.
M. ALLER D.
Enseigne de Vaisseau (R) ALLOO M.
Bar Onderofficieren Oostende
Bar Officieren Marinekazerne Bootsmans Jonsen
Capitaine de Frégate BARBIEUX J.
BELIARD Scheepswerven, Oostende
Bibliotheek Cenfornav
M. BLANQUAERT
M. BOECKMANS R.
M. BOGAERT
M. BOGAERTS R.
BOGERD & Cie
M. BOLAND H.
M. BONGAERTS F.
M. BONNEVIE J., Afgew. Beh. N.V. Valcke Frères
M. BONNEWYN F.
Fregatkapitein (R) BORGERS
Capitaine de Vaisseau (e.r.) BÖTING J.C.
Luitenant ter Zee (R) BÖTING Y.
Mme. BOUFFIAUX
M. BOUT F.
Fregatkapitein (o.r.) BOYDENS M.
M. BOYEN A.
BRENT N.V.
M. BROUTA G.
M. BULTOT
Kapitein ter Zee BUYS P.
Fregatkapitein (o.r.) CALLIER E.
Mr. le chamoine Aumonier en Chef
hr. CAMMAERT
M. CAPILTE W.
Fregatkapitein (R) CARLIER L.
Vaandrig ter Zee 2de Kl. CARON
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. (R) CASSE J.
Kapitein ter Zee (o.r.) CEULEMANS H.
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. (R) CHARLIER P.
Capitaine de Frégate (R) CLERINX R.
Commando Logistiek - Bijzondere Diensten
M. COOLENS J.
Premier Maître Chef (e.r.) CORDEMANS R.
M. CREUS R.
Fregatkapitein (R) CUYPERS R.
M. DAEMS A.
M. DANDELOT J.
M. DASSARGUES G.
Vaandrig ter Zee (R) DE BAERE H.
M. de BETHUNE-SULLY
Prof. Dr. DEBROCK W., Voorzitter Marine
Academie de/van België
M. DE BRUYNE M.
M. DECARPENTRIE
M. DE CATELLE M.
M. DECLERCQ R.
Ens. de Vais. 2ième Cl. (R) DECLERCQ Ch.
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. (R)
Hr. DECLEODT J.J.
M. de COOMAN D.
M. DECORTE B.
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. (R) DECROLY
Fregatkapitein (R) DECROP L.
M. de DECKER de BRANDEKEN
M. de GROOTE Th.
M. DEHAESE
M. de HERDT P.
M. de JAEGER G.
M. DELACROIX Y.
Luitenant ter Zee 1ste Kl. (R) DELAHAYE P.
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. (R) DELCOURT J.
M. DELEUW J.P.
M. DELEPESSE Th.
Capitaine de Frégate (R) DELGOFFE V.
M. DELTOUR R.
Vaandrig ter Zee (R) DEMARES P.
M. de MEULEMEESTER
M. DEMORTIER A.
Capitaine de Corvette (R) DEMOULIN G.
M. DEMULDER L.
Enseigne de Vaisseau 2ième Cl. (R) DEPREZ
M. DE RIDDER A.
M. DERMAUT P.
M. DEROO J.
M. de ROO M.
M. DERUYTER J.
Fregatkapitein (R) DERYNCK J.
M. de SAINT HUBERT Chr.
Capitaine de Vaisseau (e.r.) de SCHUTTER L.
M. DESMIDT P.
M. DESWAEF A., Voorzitter v. Kamer van Handel
en Nijverheid
M. DESWAENE J.L.
M. DEVILLE M.
Eerste Meester Chef (o.r.) DEVREESE A.
M. D'HAEN J.
Capitaine de Frégate (R) DHONT A.
M. DHONT G.
Capitaine de Frégate (R) D'HOOGH Ch.

M. DINGENEN Ch.
Capitaine de Frégate (R) DORSIMONT A.
Capit. de Corv. (R) d'UDEKEM GENTINNES Ch.
M. DUGARDIN
M. DUHAMEL P.
Divisieadmiraal MAB (o.r.) DUINSLAEGER M.
Capitaine de Vaisseau (e.r.) DUMONT F.
M. ELOI F.
Capitaine de Corvette (R) ELSLANDER D.
M. FAICT
M. FANUEL J.M.
M. FAUT R.
Mme. FLAHAUT-POUILLON A.
M. FONTAINE L.
M. FONTAINE R.
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. (R)
FONTIGNY M.
Luitenant Colonel (e.r.) FRANCKX M.
Luitenant Colonel (e.r.) FREYS Ch.
M. GABRIEL R.
M. GAUNE R.
Enseigne de Vaisseau 2ième Cl. (R) GEETS F.
Commodore (e.r.) GELUYCKENS D.
General Engineering & Trading
Mevr. GETTEMANS
M. GODDAERT M.
M. GODDERE G.
Mme. GUILLAUME Chr.
M. HALEWYCK R.
M. HALLAM
M. HANET A.
M. HANUS H.
M. HAUGLUSTAINE Y.
M. HAUSMAN
HAVENDIENST Oostende
M. HELLMAN Ch., hr. Consul van Liban
M. HERREMAN E.
M. HERTLEER J.
M. HESPEL A.
M. HEYSEN Ph.
Commandant (e.r.) HOLVOET J.
M. HOSDAIN M.
M. HOUARD
Lieut. de Vaisseau 1ière Cl. HOUZEAU de LEHAIE
Premier Maître Chef (e.r.) ISTACE F.
JACHTWERF SLIJKENS
M. JANSSENS
Korvetkapitein (R) JANSSENS F.
M. KNOOP G.
Koninklijk Belgisch Zeemanscollege
Kredietbank Oostende
M. LABORDERY Ph.
M. LACROIX
Capitaine de Vaisseau LAMBINET R.
M. LARIDANT Ch.
Maître Principal (e.r.) LEBEGUE R.
Enseigne de Vaisseau (R) LEDROIT A.
Capitaine de Frégate (R) LENOIR F.
Capitaine de Frégate (R) LEVEAU P.
Capitaine de Frégate (R) LEULIER J.
Capitaine de Frégate (R) LIEBAERT A.
Capitaine de Vaisseau (e.r.) LIENART J.C.
M. LUCAS M.
Divisieadmiraal (o.r.) LURQUIN L.
M. LUYENS A.
Fregatkapitein (R) LUYTEN
M. LUYTEN L.
M. MADOU Y.
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. (R) MAERTENS
de NOORDHOUT
Fregatkapitein (R) MAES E.
M. MAES J.
M. MAINIL H.
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. (e.r.)
MALAÏSSÉ J.
Kapitein ter Zee MARIN P.
M. MARLIER
MARTIN & Cie
M. MATTHYS
Capitaine de Frégate (R) MASURE D.
Luitenant de Vaisseau (R) MATHOT A.
Kapitein ter Zee MEEZE R.
Fregatkapitein (R) MEINERTZHAGEN D.
Capitaine de Frégate (R) MERTENS G.
Mej. M.M., Bredebe
METAALCENTER p.v.b.a.
M. MOLITOR L.
Capitaine de Frégate (R) MORET M.
M. MORRE G.
Ens. de Vais. 2ième Cl. (R) MOTTE DIT FALISSE
M. MOUSTY J.
Fregatkapitein (R) MUSSCHE
M. MYCKE R.
Nationaal Syndicaat Militairen
M. NEES H.
The Nelson Sweepers, Tienen
M. NEMEGHAIRE D.
M. NEREINCKX M.
M. NUYENS J.
OMNITEC p.v.b.a.
M. ONCKELINCKX E.
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. (R) PAQUET

M. PARISIS A.
M. PAUWELS L.
M. PECHER R.
M. PEERAER H.
M. PEETERS R.
M. PERMENTIER F.
Fregatkapitein (Res.) PERSOONS J.
Amiral de Division (e.r.) PETITJEAN L.
M. PICHLER
Capitaine de Frégate (R) PLANCHAR
Amiral de Division (e.r.) POSKIN E.
M. POTTIAU
Divisieadm. Ir. Poullet E., Vleugeladj. v.d. Koning
M. PROOT J.
M. PUT J.P.
M. PUTTEMANS A.
Luitenant ter Zee (R) Notaris QUAGHEBEUR M.,
Schepe v.d. Stad Oostende
Korvetkapitein (R) RASSCHAERT
M. RAVET L.
Luitenant de Vaisseau (R) RAYE J.
Luitenant-Generaal (o.r.) RAMAECKERS E.
M. RENARD M.
M. REYNIERIS O.
M. REYNIERIS P.
Vaandrig ter Zee (R) ROELS E.
Luitenant de Vaisseau 1ière Cl. ROSIERS
M. SACAROUGLOU F.
M. SAUVAGE
SCARPHOUT YACHT CLUB
M. SCHAUVLIEGE J.
Opperreester (o.r.) SCHRAM A.
SEA SCOUTS, 'T VLEURGAT
SIMA BELGIUM
Vaandrig ter Zee SOETEMANS M.
SPERRY MARINE SYSTEMS
M. STAS Chr.
M. STEVENS J.C.
M. STINISSEN P.
Fregatkapitein (R) STRUMANE
SULZER BELGIUM
Syndicat d'Initiative Tourisme Malmedy
M. TABARY W.
Kapitein ter Zee THAS J., Provinciecom. W.-Vl.
M. THUMAS
M. THYS R.
M. TILKIN A.
Mevr. TIMMERMANS-TANGHE
M. TIMMERMANS A.
M. TOREMANS A.
UNIE REDDING & SLEEDIENST, Antwerpen
Fregatkapitein (R) Hr. VAN AVERMAET Ch.
M. VAN DAEL H.
Capitaine de Vaisseau VAN DAMME P.
M. VAN DE GINSTE J.
M. VAN DELFT
M. VAN DEN BERGHE F.
M. VAN DEN BULCK P.
M. VANDENBULCKE St.
M. VAN DEN RUL M.
Luitenant ter Zee 1ste Kl. (R) VANDERSTAPPEN
M. VAN DER ZYPEN P.
M. VAN DIENDONCK G.
Luitenant ter Zee 1ste Kl. (R) VAN DIEST A.
M. VAN DOMMELE H.
M. VAN DUN V.
Vice-Admiraal (o.r.) VAN DYCK J.
M. VAN ESSCHE
M. VAN EYLL B.
Vaandrig ter Zee (R) VAN GELDER A.
Fregatkapitein (R) VAN GESTEL K.
M. VAN GHELUWE
Mme. VAN GLABBEKE
Eerste Meester Chef VAN HAVERBEKE E.
Fregatkapitein (R) VAN LAER A.
M. VAN NIEUVILLE R.
M. VAN PUTTE G.
M. VAN PUYENBROECK C.
Luitenant ter Zee 1ste Kl. VAN VOOREN M.
Mevr. van WAESBERGHE P.
M. VAN WIJNENDAEL G.
M. VERBURGH
Tweede Meester VERCAMMEN E.
Vereniging STAATSZEELOODSEN
M. VERHAERT L.
Kapitein ter Zee (o.r.) VERHEYDEN
Mevr. VERLEYE M.Th.
M. VERLEYEN J.
M. VERRAERT P.
Fregatkapitein (R) Hr. VERREES J.
M. VERSCHOORIS
M. VERSCHUEREN
M. VERSCHUEREN Ph.
M. VERVENNE R.
M. VOSS M.
M. VUEGHS J.C.
Capitaine de Frégate (R) VYNCKIER J.
M. WASTELAIN
M. WAGEMANS R.
Luitenant-Colonel (R) WAUTERS G.
M. WOLFERS
YACHT CLUB COCKERILL
R.Y.C. de Bruxelles

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **750,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

30e jaargang - neptunus 1983 - 30e année

6 / 83

nr 202 - no 202

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. « Goekint », tél. (059) 80 28 01, Industripark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. « Goekint », tel. (059) 80 28 01, Industripark Autosnelweg Oostende

Copyright 1984 bij v.z.w. / a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent